This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

**Über dieses Buch**

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

**Nutzungsrichtlinien**

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

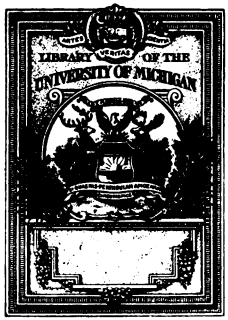
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

**Über Google Buchsuche**

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.




FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

HE
669.
.R5
U2:

Ueber die

# Handels-Schiffahrt

auf dem

# Rhein-Strome.

Ueber die

# Handels-Schifffahrt

auf dem

# Rhein-Strome,

besonders in Beziehung

auf das

## Königreich der Niederlande.

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

Heilbronn,
bei Carl Drechsler.
1827.

Heilbronn a. N.
Gedruckt bei Carl Schell's Wittwe.

# Vorrede.

Noch ist der wichtige, schon über zehn Jahre dauernde diplomatische Prozeß über die in Holland traktatenmäßig einzuführende Rheinschiffahrtsfreiheit in keiner einzigen deutschen Schrift von dessen Beginnen bis jezt (April 1827) aus ächten Aktenstücken genügend entwickelt worden. Die vielen Bruchstücke hierüber in öffentlichen Blättern haben theils dem Publikum keine zusammenhängende vollständige Uebersicht des Ganzen geliefert, theils waren sie im Geiste der verschiedenen Parteien verfaßt oder wegen der hiedurch erfolgten gegenseitigen Streitigkeiten nicht geeignet, den wahren Stand der Sache hinlänglich zu erkennen zu geben.

Diese Erwägungen haben gegen Ende vorigen Jahres eine für die Niederlande geschriebene Schrift

unter folgendem Titel veranlaßt: Jets over de Vaardt op den Ryn door Mr. J. Op den Hooff, Advocat. Amsterdam by de Erven St. Gartmann 1826. Diese Schrift hat bald einen Uebersetzer in das Deutsche gefunden, der als solcher außer der reinen deutschen Sprachkenntniß alle erforderlichen Eigenschaften zu besitzen scheint. Sie erschien gleichfalls im Jahre 1826 zu Mainz unter dem Titel: Etwas über die Rheinschiffahrt, von Dr. J. Op den Hooff. Der Verfasser derselben ist ein Holländer, stehet als Mitglied der Commission für die Rheinschiffahrt zu Amsterdam, in amtlichen Verhältnissen, und ist überdieß als Advokat gewöhnt, Streitsachen zu Gunsten seiner Partei einseitig darzustellen. In dieser dreifachen Rücksicht war es ihm, so sehr er sich auch bemühte, unparteiisch zu scheinen, doch fast unmöglich, in der That unparteiisch zu seyn.

Die Verfasser dieses Werkchens sind weder Preußen noch Niederländer, weder Rheinschiffahrtsbeamte noch Advokaten. Sie sind eigentlich nichts — gar nichts, als rechtlich denkende und rechtlich prüfende Deutsche, die keiner Partei anzuhangen bedürfen. Sie achten

die niederländiſche Nation wegen ihrer beſonnenen Haltung eben ſo hoch, als ihre eigenen Landesgenoſſen. Sie glauben daher auch eine ehrenvolle Pflicht zu erfüllen, wenn ſie den nachtheiligen Eindruck, den Hr. Op den Hooffs Arbeit gegen die deutſche Sache zu erwecken beſtimmt iſt, mittelſt einer ganz unparteiiſchen umfaſſenden Darſtellung verhindern. Sie hoffen, daß wenn, wie Hr. Op den Hooff in der Vorrede ſeiner Schrift ſelbſt geſtehet, bisher bei einem oder dem andern Niederländer Zweifel über das angebliche gute Recht der Niederlande entſtanden, ſich nach einer ruhigen Prüfung ihrer Darſtellung keine Zweifel über das gute Recht der Deutſchen erheben werden. Sie ſind zufrieden, wenn der gebildetere Theil des niederländiſchen wie des deutſchen Handelsſtandes das Gewicht ihrer vorgetragenen Gründe ruhig in Erwägung ziehen wird.

Was der niederländiſche Volkshaufe zum Vortheile der Rheinſperre äußert, mag wohl gleichgültig ſeyn; denn er liebt gewöhnlich alle ihn begünſtigenden Monopole, weil ſich dadurch ſeine Hoffnung verſtärkt, ohne große Mühe Manna zu finden.

Unsere Arbeit ist keine Streitschrift, auch eben so wenig absichtlich gegen Herrn Advokaten Op den Hooff gerichtet, obwohl wir an den geeigneten Orten alle seine Scheingründe widerlegen mußten. Sie ist selbstständig und wird, wie wir hoffen, auch nach geendigtem diplomatischen Streite ihren historischen Werth behalten. Ueberdieß liefert sie den Rheinschiffahrtsbeamten, dem Handelsstande, den Statistikern und Geographen über die Schiffahrt und den Handel in den Niederlanden manche Notizen, welche man in holländischen Schriften vergebens sucht.

Herr Op den Hooff gedenkt auch, wie ein galopirender Rezensent, einiger Schriften über die Rheinschiffahrt, um sie entweder seinen Jüngern anzuempfehlen oder sie von deren Lektüre abzuhalten.

Darin stimmen wir mit ihm ein, daß des Herrn geheimen Hofraths von Nau Beiträge zur Kenntniß und Beförderung des Handels und der Schiffahrt, in Verbindung mit des Herrn General Sekretairs Herrmann Gesetz- und Instruktionensammlung, für das Quellenstudium über Rheinschaf-

fahrts-Gegenstände unentbehrlich sind. Das eigentliche Verdienst des königl. baierischen Bevollmächtigten bei der Central-Commission Herrn von Rau, bei Herausgabe seiner Beiträge ist inzwischen noch nicht nach Gebühr herausgehoben worden. Ihm verdanken wir die große Publizität, mit welcher die Sache behandelt wurde. Nur durch diese ward es möglich, unberechenbare Nachtheile abzuwenden, welche aus einer diplomatischen geheimnißvollen Behandlung einer solchen wichtigen National-Angelegenheit, bei welcher jeder Süddeutsche mehr oder minder interessirt ist, um so mehr hätten entstehen müssen, als dadurch der geheime niederländische Plan, die Handelsschiffahrt nach Belieben zu zügeln, noch mehr befördert worden wäre. Man würde wahrscheinlich ein diplomatisches Abkommen getroffen haben, aus welchem ein Streit ohne Ende hätte hervorgehen können, und das vielleicht hie und da nur eine persönliche, aber nicht die National-Industrie, zu befördern geeignet gewesen wäre.

Was über des Herrn Eichhof, ehemaligen General-Direktors und Anführers der niederländischen Partei, geographisch-statistische Darstellung des Rheins zur Zeit des Wiener

Congresses geurtheilt wurde, haben wir §. 10. angeführt. Daß von Hr. Op den Hooff auch seines im Jahr 1819. herausgegebenen ephemerischen Bruchstückes einer sogenannten pragmatisch-geschichtlichen Darstellung der Rheinschiffahrts-Verhandlungen gedacht wurde — daran ist sehr wohl geschehen. Man würde ausserdem ganz vergessen haben, daß es einst bestimmt war, den Deutschen den Staar zu stechen, und ihnen S. 41 anschaulich zu machen, welche Vortheile die Flußschiffahrt in den Niederlanden bis an das Meer gewähren werde, daher der deutsche Handels- und Schifferstand ohnehin nicht mehr als dieß erwarte und verlange.

Nebst des Herrn General-Sekretärs Herrmann Topographie des Rheines empfehlen wir sein jährlich erscheinendes Adreßhandbuch der Rheinschiffahrts-Verwaltung, dem gewöhnlich zugleich Charten und Pläne der wichtigsten niederländischen Seehäfen beigefügt sind.

Warnend erwähnt Hr. Op den Hooff des in der neuen Folge des Conversations-Lexikons im vorigen Jahre erschienenen Artikels: Rheinschiffahrt und Handel. Er soll großentheils mit

einer in die Augen fallenden Parteilichkeit abgefaßt seyn, weil auch dort die niederländische Sache in keinem glänzenden Lichte erscheint. Da wir im ganzen Artikel nur eine Zusammenstellung aktenmäßiger Thatsachen finden, so ist der Verfasser desselben, nach unserer Meinung, keiner Parteilichkeit zu beschuldigen, so lange man ihm nicht nachweisen kann, daß das Faktische, was er anführte, an und für sich oder in der Zusammenstellung unrichtig ist.

Wir bedauern, daß Herr Op den Hooff das im Jahre 1822 zu Basel erschienene Werkchen: Neue Organisation der Schiffahrts- und Handels-Verhältnisse auf dem Rheinstrome bisher nicht erhalten konnte, ungeachtet ihm der Verlagsort schon so viele Jahre bekannt ist. Durch eine Widerlegung desselben würde er seiner Partei wesentlich genützt haben.

In jedem Falle ist es nothwendig, daß das Publikum wisse, was auch andere Schriftsteller über die Sache denken. Wir haben daher die vorzüglichen Stellen der fraglichen Schrift, in so ferne sie sich auf die Niederlande beziehen und wir mit den anonymen Verfassern derselben

einverstanden sind, in verschiedenen Noten angeführet.

Uebrigens waren wir, wegen unserer weiten Entfernung vom Druckorte nicht im Stande, mehrere Druckfehler zu verhüten. Wir fügen aber diejenigen, welche den Sinn entstellen können, am Schlusse in einem Verzeichnisse bei, und bemerken auch überhaupt, daß, wo es in unserer Schrift heißt: „Note des Uebersetzers" es immer heißen soll: „Zur Note des Uebersetzers."

## Umriß der Verhältnisse der Handelsschiffahrt auf dem Rhein, in Beziehung auf die Niederlande, bis zum Wiener Congreß.

### §. 1.

In einer Reihe von Jahrhunderten war der Rhein eine freie Verbindungsstraße für Deutschland mit Britannien und andern durch die See getrennten Nationen. Der Handel bestand wechselseitig, unmittelbar, und durch kein Sperr-System zu Gunsten irgend eines Staats beschränkt. Diesem glücklichen Freiheits-Verhältniß verdankten nicht bloß die rheinischen Städte noch im sechszehnten Jahrhundert ihre Handels-Verbindungen mit den entferntesten Welttheilen, sondern auch die biedern, fleißigen und einsichtsvollen Holländer fanden da die ursprüngliche Begründung ihres National-Wohlstandes.

Noch zu der Zeit, wo die holländischen Provinzen Spanien angehörten, wurden an ihren Küsten keine See-Zölle erhoben. *) Der bedeutende Verkehr der rheinischen Städte mit fremden Seehäfen hinderte die Holländer nicht an Steigerung der Vortheile, welche ihre glückliche Lage und die unter ihnen heimische Handels-Industrie darboten.

Der Kampf für die Unabhängigkeit veranlaßte einzelne Provinzen, ja einzelne Städte Hollands, die sich vom spa-

*) Schmidt Geschichte der Deutschen. Th. 8. Seite 61. 62.

nischen Szepter losgerissen hatten, alle Mittel zu Erhöhung des Einkommens aufzusuchen. Man wählte unter andern hiezu die falsche Maasregel, den Handel auf dem Rhein mit Abgaben unter verschiedenen Namen zu belegen. *) Es wurden die sogenannten Lizent-Gebühren eingeführt. Nur gegen Entrichtung derselben durften die fremden Schiffe in die feindlichen Häfen der spanischen Niederlande einfahren. Schon im Jahr 1566 klagten die Städte Cölln und Straßburg auf dem Städtetag zu Augsburg über diese willkührliche Neuerung. Viele andere vorzügliche freie Reichsstädte, so wie die deutschen Kreise Franken, Baiern und Schwaben schloßen sich auf dem Reichstage zu Speier 1570 den Beschwerden über die niederländischen Bedrückungen an.

Als der brabantische Ober-Statthalter van Requesens im Juni 1575 die drei Polder an den Mündungen des Rheins in Besitz nehmen und Verschanzungen aufwerfen ließ, um die Schiffahrt nach den vereinigten Staaten zu wehren, erfolgten neue Klagen von Seiten der Städte. Sie ertheilten auf einer Versammlung zu Ulm der Stadt Regensburg den Auftrag, dem Kaiser und den Kurfürsten vorzustellen, daß durch die von den Holländern ausgeübten Gewaltstreiche aller Handel nach den Niederlanden unterbrochen, und der Weg zu den Hanseestädten und von diesen auf den Rheinstrom und in das Innere von Deutschland gänzlich gesperrt werde. Der Kaiser versprach, sich zu Gunsten der Unterdrückten zu verwenden. Die anerkannte Ohnmacht des deutschen Reiches vereitelte aber seine Bemühungen. Der deutsche Handel blieb nach wie vor den Eingriffen der Holländer ausgesezt, die sich sogar erkühnten, mit ihren Kriegsschiffen bis Cölln und Andernach vorzudringen, und mit bewaffneter Hand Gesetze auf dem Rhein vorzuschreiben. Wer hätte glauben sollen, daß Republikaner, die kaum zuerst die

*) Allgemeine Geschichte der vereinigten Niederlande Buch 24. 57. Theil 2. S. 180.

Fahne der Freiheit emporgehoben hatten, sogleich ihrer Seits Unterdrücker werden würden?

Die Ohnmacht des deutschen Reiches und die Leichtigkeit, mit welcher durch Zwangsmaßregeln die holländischen Einkünfte vermehrt wurden, reizte im Jahre 1580. die zu Antwerpen versammelten General-Staaten, die Willkühr einzelner Provinzen und Städte auf den ganzen Verein in Anwendung zu bringen. Ohne Verabredungen mit den dabei interessirten freundlichen Nachbarn wurde verordnet, daß keine Waaren zur See oder sonst zu Lande in den vereinigten Provinzen aus- und eingeführt werden sollen, die nicht das Recht dazu vorher bezahlt haben. *)

§. 2.

Der durch eine solche neue und harte Maßregel schwer verletzte deutsche Handelsstand konnte sich bei dieser fortdauernden Störung eines uralten Besitzstandes der Schiffahrtsfreiheit nicht beruhigen. Die rheinischen Städte beschwerten sich daher an dem deutschen Reichstage, daß die Holländer plötzlich den Rhein gesperrt hätten, und sie keine Commerzien mehr als nach deren Willkühr treiben könnten. Selbst die Stadt Lübek überreichte im Jahre 1582 dem Kaiser eine besondere Denkschrift, worin sie um schleunige Hülfe bat. Nur eine Meinung herrschte damals unter den deutschen Regenten zu Gunsten der deutschen großen Sache. Fruchtlos wurden aber die General-Staaten um Abstellung der Sperre ersucht. Es wurde auch die Abordnung einer Gesandtschaft nach Holland beschlossen; allein es blieb, wie an dem ehemaligen deutschen Reichstage gar oft der Fall war, bei dem Beschluß. Neue Berathschlagungen fanden im Jahr 1603 zu Regensburg statt. Sie konnten jedoch bei der gesteigerten Schwäche des deutschen Reiches

*) Siehe das holländische große Plakatenbuch Th. 1. S. 2264.

eben so wenig zum Ziele führen, als das Versprechen der Kaiser in ihren Wahl-Kapitulationen, auf Mittel und Wege zu Abschaffung des holländischen Druckes zu denken. In der ersten Hälfte jenes Jahrhundertes verheerte der dreißigjährige Krieg ganz Deutschland, und in der zweiten dauerten die Spaltungen im Innern fort, so wie sich auch nach Außen hin neue Kriege entzündeten. Auf dem westphälischen Friedens-Kongresse beschwerten sich die deutschen Gesandten nachdrücklich über die Sperre an den Ausflüssen des Rheines. Der Art. 10. des westphälischen Friedensbeschlusses scheint sich darauf zu beziehen.

## §. 3.

Nie wurde seit dieser Zeit durch einen Friedensschluß oder irgend eine Staats-Acte die Rechtlichkeit der gewaltsamen holländischen Seesperre deutscher Seits anerkannt. *) Holland, das nie einen staatsrechtlichen früheren oder späteren Titel aufweisen wird, gewann zwar durch die Fortsetzung des Unrechts einen Theil des rheinischen Handels; allein es beförderte auch eben dadurch den Waaren-Transport über Hamburg und Bremen. Nie würden die beiden dahin führenden Wasserstraßen zu der noch neuerdings steigenden Frequenz gelangt seyn, hätte nicht damals Holland gegen die

*) Der Herzoglich Nassauische Commissair glaubte im 160ten Protokoll der Rheinschiffahrts-Central-Commission, daß von unrechtmäßigem Besitze der holländischen Seerechte keine Rede seyn könne, weil sich Holland seit 1580 im contradiktorischen Besitze derselben erhalten habe. Er scheint aber nicht erwogen zu haben, daß bei jeder Gelegenheit gegen die Rechtlichkeit dieses Besitzes protestirt wurde, daß für die Deutschen ein uraltes Herkommen sprach, daß eine Verjährung unter souverainen Völkern nicht Statt hat, und niemals das deutsche Recht erlöschen konnte, da weder das deutsche Reich noch der deutsche Bund stillschweigend auf die freie Fahrt in die See durch solche Handlungen Verzicht leistete, welche die Einwilligung in die niederländische Seesperre beweisen.

Grundsätze einer humanen Politik das Gemeingut der Handels-Verbindungen sich allein zueignen wollen. Sein böses Beispiel hat wohl überdieß noch zu manchen andern Bedrückungen der innern Schiffahrt auf dem Rheine Anlaß gegeben. Die Geschichte zeigt auch, daß man sogar verschiedene Versuche machte, dem Handel neue, von Holland unabhängige Wege zu eröffnen. So z. B. wollte im Jahre 1626. die Erzherzogin Clara Eugenia die Maaß und den Rhein verbinden. Nur mit großer Mühe konnten die Holländer die Ausführung dieses Planes abwenden.

Eine natürliche und nothwendige Folge der holländischen Sperre war die Versagung des Gebrauchs der Handelsschiffahrt auf dem größten Theile des Rheins für die holländischen Schiffer. Sie fühlten wohl die Entbehrung der unmittelbaren Handels-Vortheile, wollten aber dafür kein Opfer bringen. Es scheint, daß sie nur eine gute Gelegenheit abzuwarten suchten, ohne angemessenen Ersatz die Schiffahrts-Freiheit überall mit den Deutschen zu theilen.

## §. 4.

Sehr richtig sagt Hr. Advokat Op den Hooff,*) daß lange Zeit ein mit dem Interesse des Handels und der Schiffahrt im Widerspruch stehendes Zoll-System auf dem ganzen Rheinstrome bestanden habe. Auch die große Anzahl der Zollämter, die Willkühr der Zollbeamten, und die Stapelplätze am Rhein seyen für die Schiffahrt sehr nachtheilig gewesen. Den Deutschen gereicht es daher zur Ehre, daß sie schon frühzeitig diese Uebel fühlten, und schon vor 22 Jahren den günstigen Zeitpunkt zu deren Beseitigung benützten **), so weit sie in ihren Kräften lag.

*) S. z. B. Etwas über die Rheinschiffahrt. Aus dem Niederländischen übersetzt. Mainz 1826.

**) Der Verfasser des Etwas ꝛc. will zwar das Meiste auf französische Rech-

Leider läßt sich nicht, wie die Folge zeigen wird, das Nämliche von der gewöhnlich sehr unsichtigen niederländischen Regierung behaupten. Sie ließ nicht nur auf ihrem Rhein-Antheil die weit größeren Mißbräuche bestehen, sondern eilte auch, die wohlthätigen Bestimmungen, welche mit Einverleibung Hollands in das französische Reich getroffen wurden, nach der Wiederherstellung ihrer Selbstständigkeit aufzuheben.

Schon auf dem Rastatter Friedens-Kongresse machte man deutscher Seits keine große Schwierigkeiten, die gänzliche Zollfreiheit des Rheines einzuführen. Ein Beweis, daß man in Deutschland von ganz andern Ansichten als in Holland ausgieng. Wären die damaligen Friedensunterhandlungen nicht unterbrochen worden, so würde längst eine solche Rheinschiffahrts-Freiheit in das Leben getreten seyn, wie sie jetzt Deutschland vertragsmäßig anzusprechen berechtigt ist.

## §. 5.

Die wichtigste Epoche in der Geschichte der Rheinschiffahrt blieb unserem Jahrhunderte vorbehalten. Durch einen zwischen Frankreich und Deutschland im Jahre 1804 unter dem Namen einer Convention über das Rhein-Octroi unterzeichneten Vertrag ward sie begründet. In 132 Artikeln ward ein noch jezt geltendes Schiffahrts-System für den Rhein von Straßburg bis zur holländischen Gränze ausgeführt. Man erklärte ihn als einen den Uferstaaten von der Schweizer- bis zur Holländischen Gränze gemeinschaftlichen Fluß. *) Eine gleichförmige gesetzliche Ge-

nung schreiben; allein er hat Unrecht. Hätte man nicht das Nachtheilige eingesehen, so würde das deutsche Reich dem Kur-Erzkanzler keine so ausgedehnte Vollmacht gegeben haben.

*) Der Lüneviller Frieden gab hiezu, durch Abtretung des linken Rheinufers von Deutschland an Frankreich, die Veranlassung, und der Art. 39. des Reichsdeputations-Hauptschlusses vom 25. Februar 1803. die Grundlage.

bühren-Erhebung war davon die Folge. Das strenge Stapelrecht der Städte Mainz und Kölln wurde zwar abgeschafft, aber die Zwangsumladung an beiden Plätzen, als den eigentlichen Stationshäfen, blieb beibehalten. Am 6ten November 1805. wurden mit Einverständniß Frankreichs alle 32 Zölle auf dem Rheine abgeschafft. Es traten zu Erhebung eines Schiffahrts-Octroi zwölf Erhebungs-Aemter an ihre Stelle.

Die neue Abgabe war zweifacher Art. Sie bestand aus einer Octroi- und einer Recognitions-Gebühr. Genaue Tarife bestimmten die zu entrichtenden Summen. Sehr vorsichtig gieng man bei deren Entwerfung sowohl zu Paris als zu Regensburg zu Werke. Man mittelte aus, daß nach den alten Zollsätzen für einen Centner von der Grenze Hollands bis nach Straßburg 2 Franks 18 Centimes bezahlt werden mußten. Zwei Franks wurden nach dem neuen Zoll-Tarif festgesezt, jedoch mit mehreren begünstigenden Ausnahmen für die Fahrt zu Thal. Man mittelte ferner aus, daß auf ein Myriameter beiläufig 3 Cent. kamen, und daß deren 64 bis 65 auf die Länge von der Straßburger Brücke bis nach Lobiz zu rechnen seyen. Eine gleichförmige Vertheilung wäre ungerecht gewesen; denn die Schiffahrt auf dem Oberrhein ist beschwerlicher, langsamer und kostspieliger. Man würde sie daher zu Gunsten der Land-Transporte vernichtet haben.

Es lag in der Natur der Verhältnisse, daß zu allen Zeiten die Zölle auf dem Niederrhein höher waren, als auf dem Oberrhein. Man suchte das Verhältniß nach den verschiedenen Theilen des Stromes zu erhalten, und zwar nicht allein absolut für das Ganze derselben, sondern auch relativ nach dessen Abtheilungen. Die Vertheilung mußte in wachsendem Verhältniß von Straßburg bis an die holländische Grenze statt haben. Man fand, daß der Niederrhein 106, der Mittelrhein 54, und der Oberrhein 40 ertragen hatte, daß sofort auf dem Niederrhein vom Myriameter [zwei Meilen]

6 Cent. $\frac{2243}{10000}$, auf dem Mittelrhein 2 Cent. $\frac{8758}{10000}$, und auf dem Oberrhein 1 Cent. $\frac{3942}{10000}$ erhoben werden sollten. Um die Zahl für jedes Büreau zu bestimmen, multiplicire man durch die Zahl der Myriameters zwischen einem und dem andern Büreau. Die Distanzen waren zugleich durch die geschicktesten Geographen nach den besten Charten bestimmt worden.

Mit größter Sorgfalt ward also dieses Geschäft zu Stande gebracht. Man kann daher nach dieser Erläuterung leicht einsehen, warum der Tarif höher wurde, je mehr man sich den holländischen Grenzen näherte, was Hr. Dr. Op den Hooff als eine befremdende Thatsache anzuführen scheint, ohne sie zu erläutern.

## §. 6.

Rein angewendet, ist und bleibt der Oktroi-Vertrag von 1804 stets ein Muster für alle Schiffahrts-Administrationen großer Flüsse. Er begründete die glänzendste Epoche der Rheinschiffahrt und des Handels in allen Jahrhunderten ihrer Dauer. Daß man die Früchte seiner Saat nicht in größerem Ertrage ärndten konnte, lag früher in der Schöpfung des bekannten Continental-Systems, und später in der Restauration der holländischen Regierung, dessen merkantilische Politik die Reinigung der Oktroi-Convention von ihren Schlacken in der Anwendung nur so weit zugab, „als sie seinem sich isolirenden Interesse förderlich war.“

So urtheilen die Verfasser eines Werkchens, das seit sechs Jahren noch keine Feder zu widerlegen versuchte, weil es auf unwiderlegbare Thatsachen gebaut ist. *)

*) Neue Organisation der Schiffahrts- und Handels-Verhältnisse auf dem Rheinstrom. 1822 S. 9.

§. 7.

Daß die Oktroi-Convention vom 15. August 1804 auf auf den holländischen Rhein keine Anwendung fand, ist bekannt. Hr. Dr. Op den Hooff gesteht selbst den alten Zollwirrwarr ein, der in Holland ungeachtet des vorleuchtenden Beispiels auf allen Zweigen des Rheins fortwährt. Das Meiste mußte in einem solchen Verhältnisse der persönlichen Erfahrung, Billigkeit und Redlichkeit der Schiffahrts-Beamten überlassen bleiben.

Wir sind weit entfernt, den Zustand der Willkühr, welcher die Schiffarth auf dem holländischen Rheine so lange belästigte, dem Mangel an gutem Willen der Regierung zuzuschreiben. Eben so wenig suchen wir den Grund ganz und allein in finanziellen Rücksichten. Die holländische Regierung hatte vielmehr eine schwierige Aufgabe in der Hinsicht, weil mehrere Zölle auf Rechnung einzelner Provinzen, ja sogar einzelner Städte erhoben wurden. Ein Napoleon mußte erscheinen, um den noch ärger als auf dem deutschen Rhein geschlungenen Knoten aufzulösen. Er erschien mit der Einverleibung Hollands in das französische Reich. Denn bald nachher erfolgte das merkwürdige kaiserliche Dekret vom 21. Oktober 1811.

Vermöge desselben mußten alle Abgaben, Zölle und Gebühren, unter welchem Namen dieselben auch möchten eingeführt seyn oder erhoben werden, vom 1. Jenner 1812 an auf der Waal, dem Niederrhein, dem Leck und der Yssel aufhören. An ihre Stelle traten Rekognitions- und Oktroi-Gebühren, die an bestimmten zwölf Zollämtern nach dem System der Oktroi auf den übrigen Rheintheilen erhoben wurden. Jedem, der sich eine Ueberschreitung erlauben würde, ward die Strafe angedrohet, welche auf die Erpressungen verhängt ist.

Wohl zu bemerken ist, daß in dem §. 42 dieses kaiser-

lichen Dekrets von dem Aufhören aller Zollabgaben und Gebühren in den Departements der Mündungen des Rheins, in der Maas und der Zuydersee, den Mündungen der Yssel u. s. w., also innerhalb des ganzen holländischen Gebietes die Rede ist. Kein Unterschied ward in Hinsicht der Schiffahrts-Abgaben und der Schiffahrts-Freiheit zwischen der Fahrt auf diesen Flüssen und auf ihren Ausmündungen in die See gemacht. Das Dekret erwähnte der an den Flußmündungen oder sonst wozu erhebenden Seezölle mit keinem Worte.

Unbezweifelt setzte also Napoleon durch dieses großartige Dekret die gewaltsam aus dem Besitz der freien Rheinschiffahrt gerissenen Deutschen in ihre, durch altes Herkommen begründeten Rechte auf die Fahrt in die See stillschweigend wieder ein. Daß er als ein von den Kontinentalmächten anerkannter Beherrscher des Königreiches Holland, welchem dessen Bewohner gehuldigt hatten, hierzu berechtigt war, wird schwerlich bestritten werden können.

Ob die Deutschen damals von diesem ihnen wieder eingeräumten Rechte Gebrauch machen konnten — ob sie also im faktischen Besitze waren oder nicht, darauf kommt durchaus nichts an. Napoleon gab das alte volle Recht, und setzte ihm durch sein Kontinental-System eben so wenig ein Ziel als andern Nationen, die gleichfalls an der freien Schiffahrt gehindert wurden, so lange die See gesperrt war.

Ob in damaliger Zeit diese Herstellung des freien Schiffahrts-Rechtes aus dem Rheine in die See einen bedeutenden oder unbedeutenden Nachtheil verursachte, ist ganz gleichgültig. Die Bemerkung des Hr. Dr. Op den Hooff, daß dieß in der damaligen Zeit keinen Nachtheil erregt habe, ist daher eben so wenig von Gewicht, als die Einwendung des niederländischen Commissairs in dem 292.

Protokoll, daß die Holländer und Bewohner des linken Rheinufers Unterthanen des nämlichen Reiches gewesen seien. Napoleon hatte in dem angeführten Dekrete den Genuß des Rechts in keiner Hinsicht weder auf Zeit noch Verhältnisse beschränkt. Sobald daher die Mündungen der Ströme in die See wieder geöffnet wurden, waren die Deutschen berechtigt, ohne irgend eine Prohibition und eine andere Abgabe, als die auf dem ganzen Rheine geltenden Schiffahrtsgebühren, in die See zu fahren.

§. 8.

So verhielt sich die Sache, als im Jahr 1813 die verbündeten Mächte mit ihren Heeren gegen Frankreich vorrückten, und ein preußisch-russisches Armeekorps, verstärkt durch englische Truppen, gegen die Niederlande vordrang. In Holland brachen alsbald unruhige Bewegungen aus. Die französischen Truppen waren zu schwach, um einen bedeutenden Widerstand zu leisten. Sie sahen sich daher durch die alliirten Heere, unter welchen sich kein Holländer befand, gedrungen, Holland im November des nemlichen Jahres freiwillig zu verlassen, und sich auf die Besetzung von 23 Festungen und das Lager zu Utrecht einzuschränken, welche als Nachlese noch von den Preußen befreiet und zum Theil sogar mit Sturm genommen werden mußten. In dieser Crise legte Carl von Hogendorp einer Versammlung der einflußreichsten Personen seinen Plan vor, daß man die ehemaligen General-Staaten herstellen sollte. Die Versammlung zögerte aber in das rollende Rad der Zeit einwirkend einzugreifen. Man begnügte sich daher, ein Triumvirat zu errichten, bis die Abgeordneten nach England den Prinzen Friedrich Wilhelm von Oranien als angestammten Herrscher zur Rückkehr, und andere holländische Abgeordnete die verbündeten Monarchen um Unterstützung gebeten haben würden. Der Erbstatthalter handelte am 30. November 1813 mit 4000 Engländern in Scheveningen und eilte nach Am-

sterdam. Man begrüßte ihn in einer Proklamation als souverainen Fürsten eines freien Landes. Erst nach Zögern ließ er sich die monarchische Regierungsform gefallen, die durch eine vertragsmäßige Constitution befestigt ward. Holland ward auf diese Art als selbstständiger Staat und unter dem Schutze der verbündeten Mächte wiederum constituirt, und die Herrschaft über dasselbe dem Haus Oranien wieder gegeben. *) Wem das herrenlose Belgien überlassen werden sollte, hieng einzig von dem Willen der großen Mächte ab. Sie gaben es Oranien. So wurden Holland und Belgien am 16. März 1815 zum Königreich der vereinten Niederlande verbunden. Friedrich Wilhelm von Oranien trat mit Einstimmung sämtlicher Mächte als König derselben in das europäische Staaten-System ein.

## §. 9.

Nach Napoleons Sturz mußte nothwendig dieses Staaten-System in einer neuen, den vielfachen politischen Veränderungen und der Wiederherstellung des vernichteten Gleichgewichts angemessenen Form hergestellt werden. Nur den vier verbundenen Hauptmächten konnte zustehen, die Grundlagen desselben zu bestimmen; denn Frankreich befand sich in der Stellung einer acceptirenden und erwerbenden Macht. Es lag in der Natur der Sache, daß diejenigen Souveraine, welchen nicht eine unmittelbare Theilnahme an der allgemeinen Friedensstiftung, an der Länder-Vertheilung und an der Bildung eines neuen europäischen Rechtszustandes und Gleichgewichtes, beschieden war, demselben Nichts zuwider verfügen konnten, oder ihre nach dem ergriffenen Besitze getroffenen administrativen Anordnungen denselben gemäß modifiziren mußten. Wie hätte ausserdem ein neues, dauer-

*) Philippi, Geschichte der vereinten Niederlande. Zweites Bändchen 1826. Seite 136 u. folg.

haftes Staaten-System begründet und zur Sicherung des Ganzen befestiget werden können? Wie wäre ohne diese Vorbedingung möglich gewesen, jedem einzelnen Gliede der Staatskette seine Existenz und einen gemeinschaftlichen Schutz zuzusichern?

Unter diesem Gesichtspunkte ist die Wiederaufhebung der Rheinschiffahrts-Freiheit und die Herstellung der vormaligen holländischen Dominial- Provinzial- und anderer Wasserzölle zu beurtheilen. Sie erfolgte durch Beschluß der holländischen Regierung vom 23. Dezember 1813. provisorisch für das Jahr 1814, und späterhin durch Beschluß vom 25. März 1815, so wie sie zur Zeit ihrer Aufhebung am 31. Oktober 1810. bestanden hatte, den sogenannten Anholtischen Zoll zu Arnheim und den Reichszoll zu Nymwegen mitbegriffen. Diese provisorische Verfügung, welche unter einigen Modifikationen den Zustand der Gesetzgebung des Jahres 1725. wieder herstellte, geschah vor dem Pariser Frieden, welcher die Grund-Prinzipien der neuen europäischen Staaten-Verhältnisse aussprach. Die holländische Regierung beschränkte sich wohl nicht ohne Grund auf ein Provisorium, das von Zeit zu Zeit verlängert wurde.

## §. 10.

Auch die Rheinschiffahrt ward ein Gegenstand der Pariser Friedens-Unterhandlungen. Man sprach die Freiheit derselben nicht wie bei früheren Friedens-Verträgen bloß wörtlich, sondern so aus, daß angemessene Maßregeln die Ausführung derselben sicherten. Wenn die Holländer in dem Augenblick, als sie im Jahr 1648. die Anerkennung ihrer Unabhängigkeit erreichten, mit Philipp dem Vierten stipuliren konnten, daß die Schelde zum großen Nachtheil der katholischen Niederlande geschlossen wurde, so konnten auch die vier alliirten Mächte, nachdem sie beigetragen hatten, Holland von dem Verbande mit dem französischen Reiche zu

befreien, mit um so größerem Rechte die Freiheit der Rheinschiffahrt verkünden, als sie diese versöhnende Ausgleichung den Nationen gewissermaßen schuldig waren.

Der Art. 5. des Pariser Vertrags vom 30. März 1814. enthält wörtlich:

La navigation sur le Rhin, du point, où il devient navigable, jusqu' à la mer et réciproquement, sera libre de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'occupera au futur congrès des principes, d'après lesquelles on pourra régler les droits à lever par les états riverains de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.

Die Gründe, welche diesen Vertrags-Artikel veranlaßten, bedürfen nicht weitläufig aufgesucht zu werden. Sie sind offen im zweiten Satz dieses Artikels auf folgende Art angegeben:

Il sera examiné et décidé de même dans le futur congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples, et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition au dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves, qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent differens états.

Man hatte nemlich nach den früheren Friedens-Verträgen die Erfahrung gemacht, daß sich aus Mangel einer praktischen Ausführung der Schiffahrt-Freiheit mehrere Völker fremd blieben, sich gegenseitig die Handels-Verbindungen erschwerten, und so leicht Veranlassung zu Kriegen entstehen konnten. Diesem vorzubeugen, und anstatt des verhaßten Continental-Systems liberale Grundsätze aufzustellen — dieß veranlaßte den Art. 5. dieses

wichtigen Völker-Vertrages, der auch durch den dritten Artikel des geheimen Pariser Vertrages geheiligt und durch die Vereinigungs-Akte vom 21. Juli 1814 mit dem Hause Oranien von diesem genehmiget ist. *) England war in Hinsicht seiner Handels-Schiffahrt dabei vorzüglich interessirt, und konnte also auch unmöglich die Absicht haben, auf alle directen merkantilischen Verbindungen mit den deutschen Völkern zu Gunsten der Holländer zu verzichten.

## Wiener Congreß-Verhandlungen und Beschlüsse.

### §. 10.

Dem Wiener Congreß blieb die Entwicklung und Ausführung des ausgesprochenen Grundsatzes, sowohl auf den

*) Der Herzoglich Nassauische Commissär suchte im 160. Protokoll der Rheinschiffahrts-Central-Commission eine andere Ursache auf. Sie soll darin bestanden haben, daß man den alten Zustand der Rheinschiffahrt nicht wieder erneuern, sondern ungeachtet der neu eintretenden getheilten Landeshoheit auf dem linken Rheinufer den Rhein als ein organisches Ganze beibehalten wollte. — Daß diese von ihm erfundene beschränkte Veranlassung der ausgesprochenen Schiffahrts-Freiheit zu dem im Texte angegebenen Ursachen eben so wenig als auf die deutschen Völker paßt, wird um so weniger bezweifelt werden, als über die Vertheilung des linken Rheinufers zu Paris noch keine Bestimmungen getroffen waren, ja leicht der Fall eintreten konnte, daß dasselbe einem einzigen Regenten überlassen würde. Auch dehnte sich ohnehin die in dem Frieden ausgesprochene Schiffahrts-Freiheit viel weiter als auf das linke Rheinufer aus. Sie bezog sich auf alle großen Flüsse, die verschiedene (nicht blos deutsche) Staaten durchströmen.

## §. 11.

Mit Zustimmung des Königlich Niederländischen Gesandten ward schon in der zweiten Sitzung einstimmig der erste Artikel des von dem französischen Gesandten als Grundlage vorgelegten Projects eines Schiffahrt-Reglements für alle großen Flüsse angenommen. Vermöge desselben sollte der Rhein von dem Punkte an, wo

---

S. 11. u. f.: Vergebens blickte man damals nach Männern, die alle verwickelten Rheinschiffahrts-Verhältnisse vielseitig und unpartheiisch in jeder Beziehung zu entwickeln, Kraft und Willen hätten. Der holländische Gesandte, der wohl am ersten der praktischen Rathgeber entbehren konnte, war es, der gleich in der ersten Sitzung der Congreß-Commission den begreiflich willkommenen Vorschlag machte, den ehemaligen Rhein-Octroi-General-Director Eichhof, der im Augenblicke zu Wien anwesend war, über einzelne Artikel der vorgelegten Entwürfe zu Bestimmungen über die Schiffahrt auf den großen Flussen zu vernehmen.

Der eine Entwurf war aus der Feder des Königlich Preußischen — der andere aus der des Königlich französischen Gesandten geflossen. Wären beide vor dem Beginnen des Wiener Congresses den betheiligten Höfen mitgetheilt worden, so hätten ihre Bevollmächtigten, nach erhobenem Gutachten der erfahrensten Geschäftsmänner in den Schiffahrts- und Handels-Verhältnissen ihrer Staaten, vollständig instruirt an den Verhandlungen Antheil nehmen können. So aber mußten sie sich auf allgemeine Gesichtspunkte beschränken, ohne die einander entgegen stehenden besonderen Interessen, bei der schnellen Folgenreihe der Conferenzen, in eine solche Erwägung ziehen zu können, wie sie nur die genaueste Kenntniß aller Details möglich macht. Das gewöhnliche diplomatische Hülfsmittel der Instructions-Einholung, und damit des Zeitgewinns für genauere Prüfung von Seite eingeweihterer Sachverständiger, fiel bei der persönlichen Anwesenheit der hohen Souveraine und dem raschen Gang der Unterhandlungen von selbst hinweg. Die niederländische wohlberechnete Politik fand keine Opposition. Es gelang ihr auf diesem Wege, sich allen Rheinuferstaaten gegenüber in die vortheilhafteste Lage zu setzen.

er schiffbar wird, bis in das Meer (jusqu' à la mer) so wohl auf- als abwärts in Hinsicht auf den Handel vollkommen frei seyn.

Englands Gesandten schienen diese Bestimmungen noch zu beschränkt. Er forderte, daß nach dem Geiste des Pariser Friedens Handel und Schiffahrt für alle Nationen frei erklärt werden sollten. Die übrigen Bevollmächtigten waren aber nicht gleicher Meinung, besonders aus dem Grunde, weil für die Unterthanen anderer Staaten nicht dieselbe Schiffahrts-Freiheit auch auf den Strömen anderer Staaten eintreten werde. — Es blieben übrigens die Stellung und die Ausdrücke des ersten Artikels der Convention im Wesentlichen so, wie sie der 5. Artikel des Pariser Friedens ausgesprochen hatte. *) Die Commission war auch nicht berechtigt, ohne Zustimmung der verbündeten Mächte hierin irgend eine Abänderung zu treffen. Ihre Bestimmung war, den Grundsatz nur in der Anwendung zu entwickeln, ihn aber auf keine Weise abzuändern und zu modifiziren. Wäre sie aber auch dazu befugt gewesen, so hätte die Aenderung mit größter Bestimmtheit ausgesprochen werden müssen. Von keiner Seite wurde über den gewöhnlichen Ausdruck jusqu'à la mer (bis in das Meer) irgend ein Zweifel erhoben. Hätte er in einer andern als der gewöhnlichen Deutung, nach dem Geist und Sinne des Pariser Friedens genommen werden sollen, so war es die Sache des Niederländischen Gesandten, dem er schon vor seiner

*) Pariser Friedensartikel.

La navigation sur le Rhin, du point, où il devient navigable, jusqu'à la mer et reciproquement, sera libre de telle sorte, quelle ne puisse être interdite à personne.

Wiener Convention.

La navigation dans tout les cours du Rhin du point, où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en descendant, soit en remontant, sera entierement libre, et ne pourra sous le rapport du commerce, être interdite à personne.

Theilnahme an den Conferenzen nicht unbekannt seyn konnte, auf eine andere als die gewöhnliche Wort-Erklärung anzutragen. Hr. Op den Hooff sagt selbst: gerne wollen wir zugeben, daß es zu wünschen gewesen wäre, daß die Verfasser des Wiener Reglements sich über verschiedene Punkte deutlicher und bestimmter erklärt hätten *). — Gewiß war einer dieser Hauptpuncte die Schiffahrts-Freiheit bis in das Meer. Hätte es zweifelhaft seyn können, ob man nach dem Geiste des Pariser Friedens-Traktats die Fahrt bis in oder bis an die See verstehen müsse, so durfte der niederländische Gesandte als der Haupt-Interessent nicht schweigen, und zwar um so weniger, als selbst in dem Fall, wenn der Buchstabe für ihn gewesen wäre, der Sinn, die Absicht, und die Natur der gegenseitigen Verhältnisse des Traktats gegen ihn sprachen. So gut die niederländischen Schiffer bei Ausführung dieses Artikels berechtigt wurden, aus der See in den Rhein und auf demselben ohne Umschlag so weit zu fahren, als er ihre Schiffe trägt, eben so mußte auch den deutschen Schiffern zugestanden werden, das Rheinwasser, welches sich, es sey rein oder vermischt, in die See verliert, ohne Beschränkung auf irgend eine mathematische Linie, die ohnehin nicht gezogen werden kann, zu benutzen.

Die Rheinschiffahrts-Freiheit in und aus dem Meer war also der Preis, unter welchen den Niederländern der Gegenpreis im Artikel 19. der Wiener Convention: gänzliche Freiheit von allem gezwungenen Umschlag auf dem deutschen Rheine, mit wechselseitiger Gleichheit zugesichert werden konnte. Wollte die niederländische Regierung einen Schlagbaum an der Mündung des Rheins bestehen lassen, so war jeder Rheinuferstaat an seiner Gränze zu Gleichem gegen die Niederlande berechtiget. Wie war also ohne Verletzung des einen oder andern Theiles eine Schiffahrts-Freiheit auf dem ganzen Laufe des

*) A. a. O. S. 60.

Rheines (dans tout le cours du Rhin) ohne eine ſolche wechſelſeitige Aufhebung alles Zwanges, er ſey, wo er wolle, denkbar?

## §. 12.

Nachdem man die in dem Pariſer Frieden ausgeſprochene Schiffahrtsfreiheit bis in das Meer an die Spitze der Rheinſchiffahrts-Convention geſtellt hatte, mußte nothwendig das Verhältniß des Rheins auf niederländiſchem Gebiete zur Sprache kommen. Er theilt ſich da bekanntlich in mehrere Arme, wodurch drei vorzügliche Abtheilungen deſſelben entſtehen — die Waal, der Leck und die Yſſel. Zwei Drittheile des Rheinwaſſers nimmt die Waal mit ſich; von dem übrigen Drittheile fällt beiläufig der vierte Theil der Waſſermaſſe der Yſſel zu und die übrigen drei Viertheile bilden den Leck.

Es war natürlich, daß ſich die Schiffahrts-Freiheit auf alle Theile des Rheines ausdehnen ſollte, weil man ſich in dem Pariſer Frieden des Ausdruckes: sur le Rhin ohne Unterſcheidung bedient hatte. Indeſſen ſcheint es, daß die Mitglieder der Wiener Commiſſion keinen Werth auf den Gebrauch der Yſſel legten, wahrſcheinlich aus dem Grunde, weil ſie nach ihrem jetzigen Verhältniſſe als Waſſerſtraße für den großen Handel oft unbrauchbar und der Schiffahrtsverkehr auf ihr überhaupt nicht bedeutend iſt. Man kam daher in der ſechsten Sitzung der Commiſſion überein, daß die Waal und der Leck als der Rhein angeſehen und benutzt werden ſollen *). In der achten Sitzung übergab der nieder-

*) On est tombé d'accord, que les deux branches du Waal et du Leck sont à comprendre sous celle du Rhin, et sont les seuls débouchés, qui en opposition aux rivières et canaux qui appartiennent à la navigation intérieure sont dans la catégorie des objets à régler par la Convention, de laquelle on s'occupe. Klüber Akten des Wiener Congreſſes 9tes Heft S. 106.

ländische Gesandte eine Note, in welcher er behauptete, daß der Leck im Grunde die wahre Fortsetzung des Rheins sey *). Bestehe man aber darauf, daß die Niederländische Regierung die beiden Rheinarme, den Leck und die Waal, der Rheinschiffahrts-Aufsicht unterwerfen solle, so müße ihr im Verhältniß der Größe der Uferstaaten eine größere Zahl von Stimmen bei Ernennung der obern Rheinschiffahrts-Beamten zugestanden werden. Im Vertrauen auf jene Behauptung, und um einer sehr untergeordneten Forderung aus Ersparniß im Dienst-Personal der Rheinschiffahrts-Beamten zu entgehen, war die Commission an jenem Tage bereit, den Leck allein als die Fortsetzung des Rheins, und die Waal als eine Fortsetzung der Maas anzusehen. In der lezten Sitzung, in welcher der ganze Entwurf der anzunehmenden Convention vorgelegt und erwogen wurde, nahm man aber stillschweigend eine andere Meinung an. Vermöge des Art. 1. derselben wurde für den ganzen Lauf des Rheines bis in das Meer, zu Berg wie zu Thal, die Schiffahrtsfreiheit ausgesprochen **), in der Gestalt, die er schon in dem siebenten Protokoll erhalten hatte, und als wirklich geltender Vertrags-Artikel nicht nur von allen Rheinuferstaaten gebilligt, sondern auch von England und Oestreich, mit Zustimmung der den Congreß bildenden europäischen Mächte, als Bestandtheil der Wiener Congreß-Akte anerkannt und unterzeichnet. Der dritte Artikel, in welchem von dem Tarife die Rede ist, bezeichnet auch nicht eine Fortsetzung des Rheins, wie es nöthig ge-

*) Dieß stand mit seiner Aeußerung im 6ten Conferenz-Protokoll im Widerspruch, indem er damals ausdrücklich auch die Waal zu den ins Meer führenden Verzweigungen des Rheins gezählt hat. A. a. O.

**) Schon im ersten Projekt des Herzogs von Dalberg waren die sämmtlichen Verzweigungen des Rheins Art. 16. unter der Benennung „Rhein" begriffen; nur dieß der Vorschlag, sie einer Separat-Unterhandlung zu unterwerfen, auf sich beruhen. Klüber. Heft 9. S. 17.

wesen wäre, wenn man nur den Leck darunter hätte verstehen wollen, sondern das Fahrwasser „entre la frontière des Pays-Bas et les embouchures de la rivière.“ Offenbar gibt also der Ausdruck im ersten Artikel: „tout le cour du Rhin jusqu' à la mer, verbunden mit der Mehrzahl: „les embouchures,“ die Absicht zu erkennen, daß die Freiheit der Schiffahrt auf mehr als eine Mündung auszudehnen, und alle Fortsetzungen des Rheines darunter zu verstehen seyen. Hätte man dagegen den Vorschlag wegen des Leck annehmen wollen, so hätte durchaus die Redaktion des ersten wie des dritten Artikels abgeändert werden müßen. — Von Seite des niederländischen Gesandten erfolgte nicht der geringste Widerspruch, daher also entscheidend alles Fahrwasser, von Basel über Amsterdam, Rotterdam und Dortrecht, bis in die offene See unter dem Namen des Rheines begriffen ist.

## §. 13.

Es ist wichtig, die Ursachen aufzusuchen, welche die Abänderung des früheren Redaktions-Entwurfes in dieser Hinsicht veranlaßt haben, — um so wichtiger, da man jezt niederländischer Seits den Vertrags-Artikel in dem entgegengesetzten Sinne der Convention ausführen will. Eine hier ohnehin nöthige genaue Darstellung des Lecks, bei welcher wir auch der Fahrt auf der Waal, Yssel und Maas gedenken werden, mag jeden Zweifel über die wahre Veranlassung des definitiven Beschlusses beseitigen.

Voraus müßen wir in Erinnerung bringen, daß bekanntlich ein großer Theil von Holland tiefer liegt, als das Meer, wenn es zu seiner Fluthöhe angestiegen ist. Durch die Dünen (Sandbänke) angehäuft von Wind und Wellen, und durch die künstlichen Dämme ist das Land vom Meere getrennt. Alle sechs Stunden, zur Zeit der Ebbe, ist es

etwas höher als der Wasserstand — zur Zeit der Ruth niedriger.

Der Rhein, der in Holland fast ohne Gefäll, und in viele Kanäle vereinigt ist *), theilt sich, wie oben angeführt wurde, nicht weit von Schenkenschanz, unterhalb des Bylandischen Durchschnitts in zwei Arme, wovon der eine zunächst auf Arnheim strömend, der Niederrhein, der andere bald Nymwegen ꝛc. erreichend, die Waal genannt wird.

Schon im Jahr 1775 kam man preußischer Seits mit holländischen Provinzial-Deputirten rücksichtlich der Strom-Rektifikationen am Pannerdenschen Kanal u. s. w. überein, daß die Waal $2/3$ des Rheinwassers aufnehme, und der Niederrhein von dem bleibenden $1/3$ an die oberhalb Arnheim ihm entströmende Yssel, welche nicht weit von Campen in die Zuydersee fällt, abgeben solle. Der Niederrhein behielt also bei Arnheim nur $2/9$ der Wassermasse, die er vor der ersten Theilung in seinem Bette fortgeführt hatte **). In diesem sehr ansehnlich geschwächten Zustande setzt der Niederrhein seinen Lauf bis Wyk te Düerstede fort. Hier sondert sich abermals mittelst einer Schleuße ein Zweig ab, der den Namen „der krumme Rhein" erhält, und seine Richtung nach Utrecht nimmt.

Der Hauptarm verfolgt seinen Lauf unter der Benennung Leck, und berührt zunächst die Städte Kuylenburg und Vyanen.

Diesem Orte gegenüber, bei dem Dorfe Vreeswyk wird

*) Durch die Schleußen wird das Rheinwasser höchstens 5 bis 6 Fuß aufgestauet.

**) Die holländischen Strombau-Beamten wollen dafür nur 1/6 gelten lassen, wozu noch die weitern Abzapfungen bei Wyk te Düerstede und Vyanen, so wie zur Bildung der holländischen Yssel in Betrachtung kommt.

dem Leck das Speisewasser zu dem von hier auf Utrecht führenden Haupt-Kanal die Vaart, oder der Vaartsche Rhyn genannt, entzogen. Hieraus entspringen in der Fortsetzung jenseits Utrecht, mit Beihülfe der Vecht oder Amstel, Gaspe und eines Theils des sogenannten krummen Rheins zwei Haupt-Verbindungen für die Schiffahrt:

a) mit der Zuyderse bei Muyden, wo die Einmündung durch eine Schleuße statt findet,

b) mit Amsterdam in unmittelbarer Richtung für Schiffe von etwa 2200 Centner.

Letztere Fahrt, welche durch die Schleuße von Weesep führt, ist die gebräuchlichste. Man vermeidet durch dieselbe den Umweg über Muyden, so wie den Aufenthalt und die Gefahren in der Zuyderse.

Bei Vyanen besteht auf der linken Seite des Lecks eine sehr gute Kanal-Verbindung von 7 Fuß Tiefe für Schiffe von 100 Last, mit Gorcum. Man gelangt auf diesem Wege aus dem Leck und aus dem Vaartschen Rhyn unmittelbar in die Merve und Waal, so wie umgekehrt aus der Waal in jene Gewässer. So oft der Wasserstand nicht sehr günstig ist, sehen sich die Rheinschiffer genöthigt, dieser auf Utrecht und Amsterdam führenden Verbindung den Vorzug zu geben, weil sie bei gewöhnlichem Wasserstande den allerdings weit kürzeren Weg über Arnheim mittelst des Leck nicht nehmen können. *)

*) Ein sehr kleiner Theil des Rheinwassers, welches aus dem Leck bei Vyanen nach Utrecht führt und dort durch eine Schleuße in die Fecht und in den alten Rhein geleitet ist, entmündet sich bei Catwyk in die Nordsee. Die Dünen aber erhöhen das Land an dem Seestrande so sehr, daß dieser Ausfluß des alten Rheins fortwährend gestört wurde, und große Verwüstungen, so wie Versumpfungen nur mit großem Kosten-Aufwand verhindert werden konnten.

Bei hohem Wasser wird auch die obere friesische Yssel benutzt, welche über Zutphen, Dewenter, Campen und die Zuydersee die nächste Wasserstraße auf dem Niederrhein nach Amsterdam bildet.

Unterhalb Vyanen verliert der Leck abermals die Kraft, weil er das Wasser zur Bildung der untern oder holländischen Yssel abgeben muß. Diese berührt nach und nach durch Binnengewässer anwachsend, Ysselstein, Montfort, Oudewater und Gouda, und ergießt sich oberhalb Rotterdam bei Ysselmond in die Maas. Dagegen nimmt der Leck weiter abwärts bei Schoonhoven, Niewport gegenüber, die Vliest auf, welche mit jener Yssel in Verbindung steht, und Schiffe von 1200 Centner Ladung trägt. Bei dem Dorfe Crimpen endlich vereinigt sich der Leck mit der Maas, die hier Merve genannt wird.

Man hat schon seit langen Jahren über zunehmende Erhöhung des Strombettes des Lecks geklagt. Besonders sind die Versandungen zwischen Schoonhofen und Vreeswyk bemerkbar, wo nach Angabe der Schiffer das Fahrwasser bis auf 2½ Fuß abnimmt, während solches in der Waal immer 2½ bis 3 Fuß tiefer ist.

Oft ist der Leck weder zu Berg noch zu Thal für Beurtschiffe fahrbar. Wenn ihn Schiffe, welche 5 Fuß gehen, ganz befahren, so nennt man den Wasserstand schon günstig. Für Dampfboote wird er am allerwenigsten zu gebrauchen seyn. Seine direkte Ausmündung hat der Leck in die Maas. Aus dieser sind zwei Ausflüsse in die See, der eine bei Briel, dem Hoock von Holland gegenüber. — Seit der

---

Ein großer Theil des Rheinwassers mußte sich durch den Sand versaufen, und richtete dadurch große Verheerungen in den Dünen an. Man führte daher den Plan aus, den Rhein durch einen Kanal in die Nordsee auszumünden.

Waard von Südholland (im 15. Jahrhundert) ein Raub des Meeres geworden, hat sich diese Ausmündung immer mehr versandet, so daß sie jetzt zum Ein- und Auslaufen von Seeschiffen nur selten benutzt wird. — Fünf Sechstheile der Maas oder Mervede ergießen sich jetzt oberhalb Dortrecht in den Biesbosch — und erreichen durch das Hollands-Diep und Haring-Vliet bei Helvotsluys die offene See. Dieß ist der zweite Ausfluß der Maas, und auch diesen benutzen die einlaufenden Seeschiffe sowohl nach Rotterdam als nach Dortrecht.

## §. 14.

Die Fahrbarkeit des Lecks verdient noch genauer entwickelt zu werden.

Schon die Bestimmung hinsichtlich der Abfahrt der Dampfboote von Rotterdam nach Antwerpen und umgekehrt zeigt, daß selbst das Dampfboot, obwohl nur $4\frac{1}{2}$ Schuh mit gewöhnlicher Ladung tief gehend, auf Ebbe und Fluth fahren muß, daher die Abfahrts-Stunden darnach regulirt sind.

Auch die Fahrt von Rotterdam nach Nymwegen muß sich einigermaßen darnach richten, da Ebbe und Fluth bis Gorcum sich erstrecken; — doch hat die Dampffahrt in der Regel große Vorzüge, welche dem Verkehr eine bisher nie gesehene Beweglichkeit und Schnelligkeit gibt und noch mehr geben wird, wenn erst alle beabsichtigten Dampfboote, deren jetzt viele im Bau begriffen, fertig sind.

Aus den Wasserstands-Registern vom Jahr 1825 und 1826 zu Arnheim durch einen gewissen Pölzen geführt, geht unter andern hervor, daß der Rhein daselbst noch im letzten Sommer und Herbst für beladene Rheinschiffe gar nicht, in den letzten Tagen des Oktobers aber für leere große Schiffe

nicht einmal fahrbar gewesen ist, da solche leer 2¼ bis 2¾ tief gehen, und zu einer vollständigen Rheinladung 6 bis 7 Fuß Fahrwasser wenigstens erforderlich sind.

Im letzten Sommer (1826) haben, um nur ein Beispiel anzuführen, die Rheinflöße von Fritzdorf zu Mainz und Claasen zu Amsterdam wohnhaft, Ersteres 14, Letzteres 17 Tage bei Malburgen festgelegen und den Strom gesperrt, so daß man nur mit kleinen Nachen passiren konnte. Sie mußten getheilt werden, und wären doch nicht fortgekommen, wenn nicht der Rhein beiläufig 1 Fuß gewachsen wäre. Welch ein Aufenthalt und welche Kosten, da in der Regel solche Flöße 150 bis 170 Mann Besatzung haben müßen!

Aus dem Grunde der Unfahrbarkeit hat fast zu gleicher Zeit ein aus einzelnem Lippeholz gebautes kleines Rheinfloß, für Amsterdam bestimmt, den Rhein bei Pandern nicht herunterfahren können, sondern mußte den Umweg über Gorcum *) von da durch den neuen Kanal über Vyanen machen, um über Utrecht nach Amsterdam zu kommen.

Es ist aber nicht allein der Rheinarm an der Spitze bei Pandern bis Vyanen, sondern auch sein ferneres Bett, unter dem blos veränderten Namen Leck, bis Schoonhoven versandet, wie das unten enthaltene Verzeichniß der seichtesten Stellen nachweißt, **)

---

*) Nach der neuen, niederländischer Seits angenommenen Topographie soll sich der Rhein nicht weiter als nach Gorcum erstrecken, welches 18 bis 19 Stunden vom Meer landeinwärts liegt.

**) Verzeichniß der seichtesten Stellen von der Spitze von Pandern abwärts auf dem Rhein und Leck, nach dem Wasserstande vom Ende Oktober 1826 an gerechnet.

| | Wasserhöhe |
|---|---|
| 1) An der Punt von Pandern — — — — — | 3 1/2' |
| 2) An der Pegelgraf — — — — — — | 3' |

welches als ganz richtig angenommen werden kann. Zuweilen hilft die Fluth dem Schiffer über die daſigen trockenen Stellen; allein nur bei ſtarkem Weſtwind, weil der Leck weit weniger Waſſer durch die Fluth bekommt, als die Waal, wodurch denn auch die Sandbänke in Lezterer bei Hartgesveld *) und Gießendamm, (beim niedrigſten Stande 2 Fuß Waſſer) die Schiffahrt weniger erſchweren, wie die Bänke bei Schoonhoven im Leck.

Sämtliche Beurt- und andere Schiffer haben im lezten Frühjahre, Ende März, im April und während des lezten Herbſtes, den oben bezeichneten Umweg nach Amſterdam über Vyanen und Gorcum, Waal aufwärts, machen müßen. Schon oft hat mehrere Monate das zwiſchen Rotterdam und Arnheim fahrende Dampfboot den Leck nicht befahren können, ſondern Waal aufwärts nach Nymwegen fahren müßen, von wo aus die Reiſenden zu Land nach Arnheim auf Koſten

---

| | Waſſertiefe |
|---|---|
| 3) Bei Malburgen | 2 à 2 1/4' |
| 4) Bei Driel | 2 1/2' |
| 5) Eine Viertelſtunde unter Wageningen | 3 1/4' |
| 6) Bei Wyk te Düerſtede | 2 1/2 à 3' |
| 7) Eine Viertelſtunde von Kuylenburg | 3 1/2' |
| 8) Opt Spuhl unter Kuylenburg | 3 1/2' |
| NB. Bei Oſt-Süd-Oſt-Wind nur 2 1/4 à 2 1/2' | |
| 9) Zu Everdingen | 2' |
| 10) Zu Hagenſteins-Reck oberhalb Vyanen | 3' |
| 11) Zu Kersbergen | 3' |

Da die Fluth bei kleinem Waſſer bis Kuylenburg gehen ſoll, ſo vermindert ſich bei der Ebbe, beſonders bei Oſtwind, der Waſſerſtand noch bedeutend.

12) Zu Bockſack, oberhalb Schoonhoven, bei der Ebbe 3' bei der Fluth 6'

*) Gewöhnliche Fluthen ſteigern das Waſſer bei Hartgesveld um 5 Fuß, ſo daß die Schiffe beim niedrigſten Waſſerſtand daſelbſt nur einen halben Tag Aufenthalt haben.

der Maatschappy geschafft wurden. Wenn aber nicht einmal ein solches Fahrzeug Wasser genug hat, wie kann man die Frachtschiffe auf diesen versandeten Rheinarm verweisen? — Eben so ist während einer geraumen Zeit im Jahr 1825 der Leck unfahrbar für beladene Fahrzeuge gewesen *) — der äußerst schlechten Leinpfade an demselben nicht zu gedenken.

Bei ausgelaufener Kehle, also nach anhaltendem kleinen Wasser, kann man annehmen, daß die Fahrbarkeit durchschnittlich einen Fuß mehr auf dem Leck beträgt, als der Pegel zu Arnheim bezeichnet, wonach die Wasserstands-Register geführt sind. Ist die Fahrkehle nicht ausgelaufen, so soll solche in ziemlich richtigem Verhältniß zum Pegel stehen.

Die Versandung des Lecks ist bekanntlich zunehmend und kann, wenn die niederländischen Wasserbau-Behörden wollen, noch mehr beschleunigt werden, je nachdem man die Spitze des Theilungs-Werkes mehr oder weniger rechts biegt. **) Ohnehin ist die Neigung des Stromes so stark nach dem Keller der Waal hin, daß man nur mit Anstrengung in den Rhein kommen kann.

Zieht man ungeachtet der Versandung des Leck in Betracht, daß schon längst die Rede davon war, durch Erniedrigung des Banndeichs an der Grenze zwischen Babrich und Seevenaer einen Ueberfall zu machen, um die Hochgewässer mehr nach der Yssel zu führen, die Provinzen Utrecht und

*) Die größte Trockene der Fahrt auf dem Leck ist oberhalb Arnheim. Solche hat 1 halb bis 2 Fuß weniger Wasser, als der Pfahl in Köln anweist.

**) Man hatte daher in der neueren Zeit den Plan, den Leck ganz abzuschließen und seine Wassermasse der Yssel zuzuführen, wie aus den Commissions-Verhandlungen unter der Regierung des Königs Louis und aus der bekannten Schrift des Baron von Krayenhoff: Proeve van een ontwerp tot beteiting van de Rivier den Neder Rhyn etc. Nymwegen 1821. deutlich erhellt.

Nordholland dadurch mehr gegen Ueberschwemmung zu sichern, so läßt sich schwerlich erwarten, daß die niederländische Regierung geneigt seyn wird, dem Leck seine Versandung zu benehmen und ihn zu vertiefen.

Der bei weitem größte Theil des Güterzugs geht daher über die Waal, welche, während der Leck unfahrbar ist, auf ihren seichtesten Stellen, z. B. zu Dreumel und Varick, oft noch 5 bis 5¼ Fuß Fahrwasser hat, mithin 3 Fuß mehr, als zu Malburgen.

Wenn nun gleich auf der Waal Schiffe, tiefer als 5¼ Fuß gehend, haben leichtern müßen, so machen gerade hier die 3 Fuß Wasser mehr ohngefähr die Ladung aus, und es konnten, je nach der Größe der Fahrzeuge, bei 5¼' Einsenkung, 60 bis 80 Lasten transportirt werden, wogegen auf dem Leck kein großes Fahrzeug unbeladen passiren konnte. Häufig kommen Schiffe, die 3 Fuß gehen, auf dem Leck nicht durch.

Die schweren Seeschiffe müssen in de Goere einlaufen, und um nach Rotterdam zu kommen, durch Haring-Vliet und Hollands-Diep, den Dorikschen Küllhinen bis S. Gravendeel nahe bei Dortrecht fahren, dorten auf 10 oder 11 Fuß, öfters ganz gelichtet werden, wegen der Bank de Krap genannt bei Puttershoeck, wo im günstigsten Falle mit der Fluth, je nach dem Winde nur 11 bis 14 Fuß Wasser, ohne Fluth aber nur beiläufig 6 Fuß seyn sollen, dann müssen solche durch die alte Maas, längs Vlaardingen ꝛc. nach Rotterdam fahren, und so einen bedeutenden Umweg von 10 bis 11 Stunden machen. Die Lichterkosten sollen schon in einzelnen Fällen, nach Angabe der holländischen Kaufleute, 700 fl. von einer Seeladung, der Zeitverlust öfters 8 bis 14 Tage betragen haben, was sich hinsichtlich der Kosten durch eine uns mitgetheilte Berechnung bestätigt hat. *)

*) Zur Verkürzung dieses Umweges und Umgehung der seichten Maasmündung

## §. 14.

Noch eine besondere Ueberzeugung gewähren die Wasserstands-Register, welche man in den Jahren 1825 und 1826 zu Arnheim geführt hat. *)

Wenn man das Jahr 1825 zur Vergleichung wählt und dabei, der bisherigen Erfahrung gemäß annimmt, daß die Waal ein 3 Fuß tieferes Fahrwasser darbietet, als der Leck, so ergeben sich für jenes folgende Resultate:

Höhe über 14 Fuß . . . . . 46 Tage.
— von 13 bis 14 Fuß . . . . 21 —

ist daher ein neuer Kanal von Helvoet längs Zwarte-Waal projectirt, der dem öffentlichen Vernehmen nach, auch bereits höheren Orts genehmigt ist, und 2 Millionen kosten soll.

*) Wasserhöhe am Pegel zu Arnheim im Jahr 1825.

| Monat. | über 11 Fuß. | von 10 bis 11 F. | von 9 bis 10 F. | von 8 bis 9 F. | von 7 bis 8 F. | von 6 bis 7 F. | von 5 bis 6 F. | von 4 bis 5 F. | von 3 bis 4 F. | von 2 bis 3 F. | von 1 bis 2 F. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tage. | | | | | | | | | | |
| Januar. | 15 | 3 | 3 | 4 | 3 | 3 | « | « | « | « | » |
| Februar. | 3 | 1 | 1 | 11 | 4 | 8 | « | « | « | « | » |
| März. | 4 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 9 | 9 | « | « | » |
| April. | « | « | « | « | « | « | 9 | 21 | « | « | » |
| May. | « | « | « | « | « | « | « | 26 | 5 | « | » |
| Juni. | « | « | « | « | « | 3 | 7 | 18 | 2 | « | » |
| Juli. | « | « | « | « | « | « | 7 | 22 | 2 | « | » |
| August. | « | « | « | « | 7 | 2 | 2 | 13 | 7 | « | » |
| Septemb. | « | « | « | « | « | « | 8 | 16 | 6 | « | » |
| Oktober. | « | « | « | 2 | 1 | 3 | « | 4 | 8 | 7 | 6 |
| November | 8 | 12 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | « | « | « | » |
| Dezember. | 16 | 4 | 3 | 3 | 5 | « | « | « | « | » | » |
| Summa | 46 | 21 | 9 | 23 | 25 | 25 | 44 | 129 | 30 | 7 | 6 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Höhe von | 12 | bis | 13 | Fuß . . . | 9 Tage. |
| — — | 11 | — | 12 | — . . . | 23 — |
| — — | 10 | — | 11 | — . . . | 25 — |
| — — | 9 | — | 10 | — . . . | 25 — |
| — — | 8 | — | 9 | — . . . | 44 — |
| Also über 8 Fuß . . . . | | | | | 193 Tage. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Ferner von | 7 | bis | 8 | Fuß | 129 Tage. |
| — | 6 | — | 7 | — | 30 — |
| — | 5 | — | 6 | — | 7 — |
| — | 4 | — | 5 | — | 6 — |
| | | | | | 172 Tage. |
| | | | | | 365 Tage. |

Von den erstgedachten 193 Tagen fällt ein großer Theil in die für die Schiffahrt eben nicht günstige Jahrszeit. Man wird aber die Höhe von 7 bis 8 Fuß während der nächst folgenden 129 Tage, welche gerade den besten Monaten angehören, auch für mäßige Seeschiffe mit benutzen und da, wo es nöthig ist, die üblichen Leichterungen eintreten lassen können, zumal die angenommenen Wasserstände auf seichte Stellen berechnet sind

Diese Berechnung wird in den ersten drei Abstufungen von 12 bis 14 Fuß und darüber nicht ganz zutreffen, weil bei solcher Wasserhöhe der alte Rhein unterhalb Lobith seinen Ueberfluß an den Leck abgibt, und der Pannerdensche Kanal demselben eine das gewöhnliche Theilungs-Verhältniß übersteigende Wassermenge zuführt. Auf diese Abweichungen kann es aber hier nicht ankommen, weil in den Fällen, wo sie statt finden, das Fahrwasser der Waal für die Seeschiffe vollkommen hinreicht.

Im Leck läßt sich dagegen während der guten Jahrszeit

fast gar kein für Seeschiffe und größe Rheinschiffe brauchbares Fahrwasser nachweisen. Selbst für Rheinfahrzeuge mittlerer Größe von 80 — 100 Last Ladungsfähigkeit, ist er oft, wie schon angeführt wurde, Monate lang unfahrbar, und einer fortschreitenden Versandung unterworfen.

Mit dieser Uebersicht verbinden wir auch gleich eine Nachweisung der Wasserhöhe vom Pegel zu Cölln, welcher bekanntlich an einer der seichtesten Stellen des Niederrheins angebracht ist. *) Sie ergibt von 1825:

für 71 Tage eine Höhe über 11 Fuß.
— 18 — — — von 10 bis 11 Fuß.
— 32 — — — — 9 — 10 —
— 38 — — — — 8 — 9 —

*) Wasserhöhe am Pegel zu Cölln im Jahr 1825.

| Monat. | über 11 Fuß. | von 10 bis 11 F. | von 9 bis 10 F. | von 8 bis 9 F. | von 7 bis 8 F. | von 6 bis 7 F. | von 5 bis 6 F. | von 4 bis 5 F. | von 3 bis 4 F. | von 2 bis 3 F. | von 1 bis 2 F. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Tage. | | | | | | |
| Januar. | 17 | 3 | 5 | 5 | 1 | « | « | « | « | « | » |
| Februar. | 4 | 1 | 11 | 5 | 7 | « | « | « | « | « | » |
| März. | 6 | 2 | 2 | 4 | 5 | 12 | « | « | « | « | » |
| April. | « | « | « | « | 10 | 20 | « | « | « | « | » |
| May. | « | « | « | « | 6 | 25 | « | « | « | « | » |
| Juni. | « | « | « | 8 | 9 | 13 | « | « | « | « | » |
| Juli. | « | « | « | 4 | 18 | 9 | « | « | « | « | » |
| August. | « | 7 | 1 | 3 | 6 | 14 | « | « | « | » | » |
| Septemb. | « | « | 1 | 2 | 13 | 14 | « | « | « | » | » |
| Oktober. | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 6 | 6 | 9 | « | » | » |
| November | 22 | 1 | 3 | 4 | « | » | « | « | « | » | » |
| Dezember. | 21 | 2 | 7 | 1 | « | » | « | « | « | » | » |
| Summa | 71 | 18 | 32 | 38 | 78 | 113 | 6 | 9 | » | » | » |

für 78 Tage eine Höhe über 7 — 8 Fuß.

also für 237 Tage über 7 uß.

Ferner 113 Tage — — — 6 — 7 Fuß.
— 6 — — — — 5 — 6 —
— 9 — — — — 4 — 5 —

— 365 Tage.

Die physische Möglichkeit einer unmittelbaren Seeverbindung während eines großen Theils des Schiffahrts-Jahres scheint hiernach rücksichtlich der Waal keinem Zweifel zu unterliegen.

## §. 15.

An die Waal schließt sich bei Gorcum eine Seitenverbindung, der sogenannte Zeerickſche (auch Vierninſche oder Widreckische) Kanal, welcher über Vyanen, Vreeswyk, Utrecht und Weeseg weiter führt, stets 7 Fuß Wasser hält, und zum Schiffahrts-Verkehr mit Amsterdam, vom Rhein aus, nicht zu entbehren ist. So weit dieser Kanal die Verbindung zwischen dem Leck, der Maas und der Waal bildet, ist er vor zwei Jahren erst vollendet worden.

Der Kanal, welcher die beiden Mündungen der Merve und der alten Maas in gerader von Helvoets-Luys auf Zwate Waal führender Richtung verbindet, und dadurch die sehr beschwerliche Fahrt auf Rotterdam um 10 Stunden abkürzen soll, gehört ohnstreitig zu den sehr nützlichen Unternehmungen, welche neuerlich in den Niederlanden projectirt worden sind. Se. Majestät der König hat hierauf in der Rede, womit Er die lezte Versammlung der Generalstaaten eröffnete, im Allgemeinen hingedeutet, und zugleich bemerkt, daß die Entwürfe zur Verbesserung der innern Communi-

cation (wohin unter andern auch die Verbindung der Maas mit der Sauer [Sure] gehört) der öffentlichen Prüfung der Sachverständigen hingegeben werden sollen.

§. 16.

Aus allem bisher angeführten wird leicht erklärbar, warum die Congreß-Commission bei dem Abschluß der Schiffahrts-Akte rücksichtlich des Begriffs des Rheins in den Niederlanden anderer Meinung war, als in ihren vorbereitenden Sitzungen. Der Irrthum hatte sich entdeckt. Man wollte ihn nicht ausdrücklich zu erkennen geben, und verbesserte ihn daher 10 Tage später ganz einfach dadurch, daß man in die Vertrags-Urkunde von der dießfallsigen früheren protokollarischen Verhandlung Nichts aufnahm.

Mit Grund konnte der Niederländische Gesandte die Aufklärung, welche sich die Commissions-Glieder verschafft hatten, nicht widerlegen. Man darf daher sein Schweigen weder einem Uebersehen noch dem Bestreben beimessen, für die Vortheile, welche er zu erringen suchte, die freie Rheinschiffahrt zu erleichtern.

In Hinsicht der Maas, als deren Fortsetzung die Waal betrachtet werden soll, machte sich das niederländische Gouvernement noch besonders verbindlich, durch die der Wiener Congreß-Akte angehängten Articles concernant la navigation du Neckar, du Main, de la Moselle, de la Meuse et de l' Escaut. In deren Artikel 1. heißt es: La liberté de la navigation, telle qu'elle à été déterminée pour le Rhin, est étendue au Main etc. à la Meuse et à l' Escaut etc.

§. 17.

Niederland versprach in der Wiener Akte, daß gleich-

förmig wie die auf dem conventionellen Rhein, d. h. von Straßburg bis zur niederländischen Grenze, das System der Erhebung der Gebühren auf seinem Rhein-Antheil eingeführt werden solle. Bei der künftigen Ausführung dieses Versprechens kann der niederländische Fiscus nicht nur Nichts verlieren, sondern er gewinnt noch 2 für 1 aus dem Grunde, weil die Niederländischen Wasserzölle an und für sich niedriger sind, als das vertragsmäßige Rhein-Octroi. Ohne Aufhebung der Tranfitrechte auf dem niederländischen Rhein, welche damit in Verbindung treten muß, würden die übrigen Rheinuferstaaten den Zustand ihrer Schiffahrt bei Anwendung der Convention eher verschlimmern als verbessern; weil ihre Unterthanen die höhere Rheinschiffahrts-Gebühren zahlen müßten.

§. 18.

Ein besonderes Interesse hatte die niederländische Regierung, daß der Tarif der auf dem Rhein zu erhebenden Gebühren auch auf dem preußischen Theile desselben nach der Uferlänge eingeführt, folglich die bisherige stärkere Verzollung an den Erhebungsämtern des Niederrheins abgeschafft werde.

Vor dem Jahre 1814 war nach der Octroi-Convention von 1804 die Gebühren-Erhebung zwischen Frankreich und dem Chur-Erzkanzler gemeinschaftlich. Jeder Theil bezog die Hälfte der Gesammt-Einnahme. Nach dem Vordringen der verbündeten Mächte gebührte diesen der Frankreich abgenommene Ertrag des Octroi bis zur holländischen Grenze, da ohnehin das Schicksal der am Rhein gelegenen Länder noch nicht entschieden war. Die verbündeten Mächte machten indessen keinen weitern Anspruch auf die Rheinschiffahrts-Gebühren. Es ward daher das Recht zu Erhebung derselben ein Ausfluß der Souverainität, folglich fand die Commission auf dem Wiener Congreß sich veranlaßt, zu beschließen, daß die

Rheinuferstaaten künftig die Gebühren für eigene Rechnung erheben sollen.

Wir haben schon oben §. 5. die Ursachen angeführt, warum mit Rücksicht auf die steigende Frequenz der Schiffahrt, die ganze Rheinschiffahrts-Gebühr von Straßburg bis zur holländischen Grenze in drei ungleiche Theile auf dem Ober- Mittel- und Niederrhein ausgeschlagen wurde, so daß zwar innerhalb jeder dieser drei Abtheilungen des Rheins die darauf fallenden Gebühren von den daselbst befindlichen Erhebungsämtern gleichmäßig im Verhältniß ihrer Entfernungen, im Ganzen aber auf dem Oberrhein angefähr drei Theile und auf dem Niederrhein acht Theile des Tarifs erhoben wurden. In solcher Art übernahmen auch die Uferstaaten die theilweise Erhebung des Oktroi, und haben sie bis jetzt beibehalten.

Für die künftige neue Ordnung der Rheinschiffahrt wurde dagegen auf dem Wiener Congresse beschlossen, daß das Recht auf das Oktroi in so viele Theile zerfallen solle, als das Ufer selbst unter den verschiedenen Souverains getheilt sey. Jeder Uferstaat solle mit Ausführung des definitiven Rheinschiffahrts-Reglements für seine Uferstrecke nicht blos das Bisherige, sondern auch die verhältnißmäßige Quote das auf den ganzen conventionellen Rhein umgelegten Oktroi-Satzes erheben.

Diese künftige Umlegung des neuen Tarifs ist für die Niederlande ein sehr wichtiger Gewinn — für Preußen dagegen ein großer Verlust,*) und für mehrere andere Uferstaaten theils kein Gewinn, theils ein wahrscheinlicher Verlust **).

*) Preußen verliert durch die Tarif-Umlegung und Aufhebung des Stapels mehr als anderthalb Millionen Franken.

**) Preußen bezog bisher nach dem Tarif von 1804 a Franks 35 1/2 Cent. Künf-

## §. 19.

Die Niederländische Regierung wurde in der Wiener Acte Art. 3 gleich Baden und Frankreich berechtigt, das Maximum des Tarifs und die Recognitions-Gebühren verhältnißmäßig auf ihrem Rhein-Antheile einzuführen. Dadurch gewinnt sie abermals, wenn sie es nicht zweckmäßig für den Handel ihrer Unterthanen findet, die Gebühren eher herab zu setzen, als bis zum gesetzlichen Maximum zu erhöhen.

Niederländischer Seits machte man sich ferner im Art. 4. der Wiener Acte, gleich den übrigen Rheinuferstaaten verbindlich, die Schiffahrt mit keinem andern, als den durch die bestehenden Verordnungen festgesetzten Abgaben, unter welchem Namen und Vorwande es immer sey, zu belästigen.

Die Wiener Congreß-Commission beschloß Art. 11, daß jeder Rheinuferstaat einen Commissär ernennen solle, um eine Central-Commission für die Rheinschiffahrt zu bilden. Diese sollte theils eine ordentliche, theils eine außerordentliche Bestimmung haben.

---

tig wird es nur 1 Frank und beiläufig 61 Cent. erheben. Für Nassau wird kein Vortheil, dagegen ein bedeutender für Hessen zu erwarten seyn. Ob aber die Staaten des Oberrheins, insbesondere Frankreich und Baden, davon Nutzen ziehen können, ist sehr zu bezweifeln, daher noch in einem am 11. Juni 1825 von einer Comitee der Central-Commission (bestehend aus den Bevollmächtigten von Frankreich, Baden und Nassau) gehaltenen Vortrage gesagt wurde:

„daß man mit Grund besorgen müsse, der Oberrhein möge bei „der geringen Frequenz seiner Schiffahrt und der verhältnißmäßig ge„ringeren Masse der werthvollen Gegenstände derselben, den nach jenen „Bestimmungen ihm zu Theil werdenden höhern Tarif unter den jetzi„gen Verhältnissen nicht tragen können."

Die ordentliche Bestimmung, zu deren Erfüllung sich die Commission nach Art. 11 regelmäßig am 1ten November jeden Jahrs zu Mainz versammeln soll, besteht darin:

1) Eine genaue Controlle über die Beobachtung des gemeinschaftlichen Reglements zu führen, und

2) einen Vereinigungspunkt zu gegenseitigen Mittheilungen der Uferstaaten, über alles, was die Schiffahrt angeht, zu bilden.

Als *außerordentliche* Bestimmung der Central-Commission, ward, mit Ausnahme einiger vorübergehenden Nebengeschäfte, in dem Art. 31 und 32 angegeben:

1) Daß sie im Namen aller Uferstaaten eine interimistische Instruktion erlassen solle, durch welche verordnet wird, daß bis zu Erscheinung des definitiven Reglements die Convention von 1804 befolgt werde, jedoch mit Bezeichnung der Artikel, welche bereits aufgehoben sind, und durch andere Vorschriften gleich ersetzt werden müssen.

2) Daß die Central-Commission bis zur Verkündung des definitiven Reglements die vorgefundene Central-Administration da, wo es nöthig seyn wird, ersetzen solle.

Zwei Zeitpunkte wurden also von dem Zusammentritt der Central-Commission an festgesetzt und *unterschieden* — die interimistische Epoche, in welcher nur die *unentbehrlichen* Abänderungen der Rheinschiffahrts-Verhältnisse eintreten sollen, und die *definitive*, mit welcher, nach dem Wortlaute der Wiener Acte, die *neue Ordnung der Dinge* durch Verkündung an die Stelle der Convention von 1804 tretenden neuen Schiffahrts-Reglements ihren

Anfang nehmen soll. Für die Dauer des Intermistikums, das sich nur über den conventionellen Rhein, d. h. von Strasburg bis an die holländische Grenze erstrecken soll, übernahm der niederländische Gesandte in der sechsten Conferenz der Congreß-Commission keine andere Verbindlichkeit, als daß die auf dem niederländischen Rhein-Antheil bisher eingeführte Schiffahrtsgebühren nicht erhöhet und kein Zwangs-Umschlagsrecht eingeführt werden solle.

Auf dem niederländischen Rheine, der, wie bisher, einzig von der niederländischen Regierung abhängig blieb, durfte also in den wesentlichsten Punkten der Status quo nicht geändert werden.

## §. 20.

Fassen wir aus dem Bisherigen alle von den Niederlanden einer — und den übrigen Rheinufer-Staaten anderer Seits auf dem Wiener Congresse übernommenen Rechte und Verbindlichkeiten zusammen, so ergeben sich folgende Resultate:

Für das Interimistikum versprach Niederland keine Erhöhung der Schiffahrtskosten und keine Anlage eines neuen Stapels auf seinem Rheinantheile. Zu Gleichem waren die übrigen Rheinuferstaaten gegen diesen Staat verbunden.

Die Administration der obersten Rheinstrecke von Basel bis Straßburg blieb Frankreich und Baden — die des conventionellen Rheins bis an die niederländische Grenze Frankreich und den deutschen Rheinuferstaaten, die des niederländischen Rheines Niederland allein überlassen.

In die für den conventionellen Rhein zu erlassende interimistische Instruktion hatte Niederland nur in so weit

ein Einmischungsrecht, als in dieselbe etwas gegen die Wiener Convention hätte aufgenommen werden sollen.

Für den definitiven Zustand oder die künftige neue Ordnung der Dinge versprach Niederland, in Bezug auf den Handel, volle Schiffahrtsfreiheit auf seinem Rheinantheil in das Meer, mit Aufhebung des an der Rheinmündung bestehenden Stapels. Dagegen übernahmen die Rheinuferstaaten die Verbindlichkeit, alle auf dem Rheine, bis dahin, wo er schiffbar wird, bestehenden Stapel oder gezwungene Umschläge auch zu Gunsten der Niederlande aufzuheben.

Niederland gestand zu, daß für alle Rheinarme auf seinem Gebiete, ohne Rücksicht auf deren Benennungen, die Rheinschiffahrts-Freiheit gelte, die Waal als Fortsetzung der Maas anzusehen, auch auf dieser die nämliche Freiheit, wie auf dem Rhein gelten solle. Diese Rechte wurden von dem andern Theil selbst für alle Verzweigungen und Nebenflüsse des Rheins mit verhältnißmäßiger Gleichheit zugestanden.

Niederland wurde das Recht zugestanden, statt seiner geringeren Wasserzölle das höhere Oktroi nebst den Rekognitions-Gebühren verhältnißmäßig einzuführen. Die übrigen Rheinuferstaaten durften beides nur vermindern, das zufolge der Convention von 1804 Bestehende im Ganzen aber nicht erhöhen.

Niederland gewann das Recht zu verlangen, daß der Tarif der von den Rheingütern zu erhebenden Gebühren nach der Uferlänge eines jeden Rheinuferstaates umgelegt, sofort der auf dem Niederrhein bis zu seiner Grenze steigende Zoll dieser Proportion gemäß gemindert werde. Für die meisten übrigen Rheinuferstaaten, die das Recht erhielten, ihn verhältnißmäßig an sich zu ziehen, war damit entweder kein Gewinn, oder ein wahrscheinlicher Verlust verbunden.

Das System der Erhebung der Gebühren, der künftigen Strompolizei, der Lasten zu Unterhaltung des Strombettes und der Leinpfade, so wie überhaupt der Administrations-Art, wurde für beide Theile als gleichförmig und wechselseitig in den vorgezeichneten Grundlinien der künftigen neuen Ordnung der Dinge angenommen.

Jeder Unpartheiische wird bei genauer Erwägung dieser gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten zugestehen, daß die Niederlande, auch abgesehen von allen übrigen ihnen günstigen Verhältnissen, welche sie voraus haben, größere Vortheile genießen, als die deutschen Rheinuferstaaten. Inzwischen sind doch die Haupt-Grundlagen des Vertrags für beide Theile gleichseitig berechnet. Er trägt nicht den Keim der Zerstörung in sich, der sich bei jeder Convention, welche auf irgend einer Seite eine Uebermacht begründet, früher oder später entwickeln muß, und die Völker so wie die einzelnen Personen zu gegenseitiger Erbitterung veranlassen kann.

Niederland war durch die Wiener Convention zwar in die Gemeinschaft der Rheinuferstaaten aufgenommen, aber noch nicht als aktives Mitglied anzusehen. Seine Rechte konnten, wie bei einem Gesellschaftsvertrage, zuerst mit dem Zeitpunkte beginnen, wo es seine vertragsmäßige Verbindlichkeiten zu erfüllen hatte, d. h. mit Verkündung des definitiven Rheinschiffahrt-Reglements.

## §. 21.

Unstreitig ist die Wiener Akte viel vortheilhafter für die Handelsschiffahrt, als die Convention von 1804. Eben so unzweifelhaft ist, daß die Aufhebung des gezwungenen Umschlages zu Cölln und Mainz den Rheinuferstaaten und unter ihnen am Meisten den Niederlanden große Vortheile gewährt. Derselbe muß aber nothwendig beibehal-

ten werden, so lange man nicht niederländischer Seits einen freien Umschlag bei der Ausmündung des Rheines in die See gestattet. Herr Advokat Op den Hooff gestehet selbst ein, *) daß man mit dazu geeigneten Rheinschiffen aus Holland nach Mannheim, ja vielleicht weiter fahren könne. Wenn daher eine solche Fahrt irgendwo für die Niederlande durch irgend eine den Umschlag erschwerende Maasregel unterbrochen werden soll, so fordert die Gleichheit der Rechte das Nämliche für die Deutschen beim Einfluß des Rheines in die See. Eine natürliche Auslegung der Wiener Akte, die Herr Op den Hooff mit Recht verlangt, **) aber von den niederländischen Diplomaten sehr häufig verweigert wird, begründet diese Forderung. — Uebrigens ist der Transport auf dem deutschen Rhein nie so belastet gewesen, wie er jezt noch auf dem Holländischen, besonders bei dessen Ausmündung in die See, beschwert ist.

## Verhandlungen der Rheinschiffahrts-Central-Commission zu Mainz.

### §. 22.

Am ersten Juni 1815 sollte sich vermöge der Bestimmung des Wiener Congresses die Central-Commission zu Mainz versammeln. Der Wiederausbruch des Krieges verhinderte diesen Zusammentritt zur beschlossenen Zeit.

Er fand zuerst im August 1816 statt. Schon vorher hatten die meisten Rheinuferstaaten den an ihren Uferstrecken

---

*) A. a. O. S. 31.

**) A. a. O. S. 35.

befindlichen Oktroi-Bureau's die fernere Ablieferung der Einnahme nach Cöln untersagt. Es kam also nur noch auf die Uebergabe der Verwaltung der Rheinschiffahrts-Angelegenheiten an, insoweit sie nicht von den einzelnen Uferstaaten für den Umfang ihres Gebiets bereits faktisch eingetreten war. Daß sich dieselbe wegen mancherlei Anständen sowohl, als der öftern Geschäfts-Abwesenheit des Herrn Grafen von Solms verzögerte, war allerdings wie Hr. Op den Hooff *) glaubt, ein ungünstiges Zeichen für eine schnelle Beendigung der Rheinschiffahrts-Angelegenheiten; allein eine solche, wie man sie niederländischer Seits im Plane hatte, und noch täglich wünscht, wäre ein wahres Unglück für die deutschen Völker gewesen. Preußen konnte keine besonderen Vortheile aus der verzögerten Verwaltungsübergabe schöpfen. Sie war daher, insofern sie den nothwendigen Zeitraum zur Ueberlegung und Beendigung der wechselseitigen Correspondenz nicht überschritt, mehr zufällig als berechnet.

„Wie sehr es, sagen die Verfasser des Werkchens: Neue Organisation der Schiffahrts- und Handels-Verhältnisse auf dem Rheinstrome S. 20 bei einer Commission dieser Art auf die richtige Auswahl des Personals ankam, mußte jeder fühlen, der den ihr im Wiener Vertrage vorgezeichneten Wirkungskreis genauer untersuchte. Erschwert ward die Auswahl durch die Bestimmung, daß die Verhandlungen in französischer Sprache geführt werden sollen, obwohl mit fünf deutschen Rheinuferstaaten nur zwei fremde — Frankreich und Holland concurrirten. Dieser besondere Umstand und die Meinung, daß eine der Form nach diplomatische Commission auch aus Diplomaten bestehen müsse, mag bei einigen Staaten, denen es wirklich nicht an Geschäftsmännern in diesem Fache fehlte, die Personal-Bestimmung erklären. Daß mehrere der aufgetrete-

*) A. a. O. S. 37.

nen Bevollmächtigten den Rheinschiffahrts- und Handels-Verhältnissen fremd waren, ist eben so gewiß, als rühmlich die Bescheidenheit, mit welcher sie nach näherer Kenntniß strebten. Aus dieser Veranlassung ward in den vorbereitenden Privat-Versammlungen mehrerer Commissäre der ehemalige General-Direktor Eichhof der Central-Punkt des Lichts, und nur Baierns, Nassaus und Preußens Commissäre ließen sich auf anderem Wege erleuchten."

Preußen, Hessen und Baden waren damals und sind noch jetzt im Besitze des wichtigsten Theils der Handelsschiffahrt auf dem sogenannten conventionellen Rhein, d. h. dem Theile desselben, dessen Schiffahrt von Strasburg bis an Hollands Grenze nach dem Vertrag von 1804 geregelt ist. Ihre Bevollmächtigten umschlang das natürliche Band gleichartigen Interesses. Nassau und Baiern hatten ein nicht minder wichtiges Interesse die holländischen Schiffe nicht früher an ihren Ufern zu sehen, als bis sie selbst ihre Producte frei über die See zu führen berechtiget waren. Frankreich hatte seinen eigenen Plan, und konnte zu dessen Ausführung nicht besser gelangen, als wenn Holland, wie der Fall wirklich eintrat, in der Verbindung mit ihm gegen die deutschen Uferstaaten Vortheile zu finden glaubte. „In ganz anderer Art *) als die nautisch-merkantilische Politik den Weg zeigte, gestaltete sich aber nach kurzer Zeit der persönliche Verband der Commissäre nach fremdartigen politischen Rücksichten **). Niederlande, Frankreich, Nassau und Ba-

*) S. Neue Organisation der Schiffahrts- und Handels-Verhältnisse auf dem Rheinstrome. S. 21.

**) „Ganz anders und in einer politisch-widernatürlichen Lage gestalteten sich zwei Parthieen, theils durch den geheimen Geschäfts- und Unterrichts-Einfluß des ehemaligen General-Direktors Eichhof, theils durch persönliche Verhältnisse und andere Magnete der einzelnen Commissäre." S. Convers. Lexikon Band 12. Art. Rheinschiffahrt.

den *) zeigten sich auf einer, Preußen und später Hessen auf der andern Seite.

## §. 23.

Zu dieser widernatürlichen Stellung der meisten deutschen Commissäre, so wie zu ihrer Gleichgültigkeit gegen die offenbaren Absichten des niederländischen Commissärs trug nicht wenig bei, daß selbst die Erinnerung an den Unternehmungsgeist, der noch im sechszehnten Jahrhunderte die rheinischen Städte beseelte, bei ihnen erloschen war. Vergessen hatten sie den früheren lebhaften Verkehr zwischen den Seehäfen und den Städten des Rheins. Guiscardini, ein gleichzeitig lebender Schriftsteller, liefert hierüber mehrere Belege. Nach seinen Angaben wurden noch im sechszehnten Jahrhundert vom Oberrhein jährlich 40,000 Fässer Wein ausgeführt, und nach den Niederlanden 60,000 verschickt **). An Barchent wurde jährlich auf dem Rhein für 60,000 Scudi ausgeführt — etwa vier Millionen Gulden nach dem jezigen Gehalte der Münzen und dem verminderten Werthe der edlen Metalle. Dagegen beträgt jezt der Werth aller Gegenstände, die in gleichem Zeitraume Stromabwärts versendet werden, kaum sechs Millionen Gulden.

Wären nur einige der deutschen Commissäre vor ihrem Zusammentritt in Antwerpen oder London gewesen, so hätte

---

*) Wie der damalige badische Commissär, geheimer Legationsrath v. Müllig zur Theilnahme an diesem Verbande kam, läßt sich, wenn man die personellen Verhältnisse nicht kennt, schwer erklären. Kaum ist zu denken, daß das badische Gouvernement verkannt haben solle, wie sehr Preußens Zweck seiner nautisch-merkantilischen Politik entsprechen müsse. Neue Organisation ꝛc. A. v. O. in der Note.

**) In der jüngsten Zeit sind jährlich kaum 3 bis 400 Ohm von Mainz nach den Niederlanden abgegangen.

die damalige Meinung unter ihnen nicht entstehen können, daß die Befugniß, vom Rhein ungehindert in die See zu fahren, weder für die Schiffahrt noch den Verkehr der deutschen Rheinuferstaaten einigen Vortheil gewähren könne. In Antwerpen würden sie durch das große, alte und ehrwürdige Gebäude der Hanse, welches jezt noch die Wappen von Hamburg, Lübek und Antwerpen trägt, an die ehemalige hanseatische Administration und das große dort befindlich gewesene Waarenlager erinnert worden seyn. Ein Blick auf die heutige Whitehall in London würde sie erinnert haben, daß diese dem rheinischen Handel diente.

Alle Umstände begünstigten den Plan des niederländischen Bevollmächtigten. Durch seine Agenten und Consulenten, unter welchen der ehemalige General-Direktor Eichhof die Hauptrolle spielte *), war sein Uebergewicht beim Beginnen der Central-Commissions-Verhandlungen entschieden; auch war er in jeder Hinsicht in die Lage gesezt, direct und indirect der öffentlichen Meinung eine beliebige Richtung zu geben.

## §. 24.

Die Entwerfung einer interimistischen Instruktion für die Rheinschiffahrts-Beamten war die erste Aufgabe für die Central-Commission. Ganz recht sagt Herr Op den Hooff: „man hätte denken sollen, daß diese bald würde bereit gewesen seyn; denn obgleich wohl voraus zu sehen war, daß die Abfassung des definitiven Reglements für die Rheinschiffahrt nicht das Werk eines Augenblickes seyn, sondern vielmehr die Central-Commission geraume Zeit hindurch beschäftigen würde, so konnte man doch nicht

*) Der ehemalige Rheinschiffahrts-Direktor trug, statt seiner eigentlichen Bestimmung und seinem früheren Amte gemäß, der Gemeinschaft zu dienen, das niederländisch-französische Panier. Conv.-Lexikon 13 Band. S. 220.

vermuthen, daß eine vorübergehende Instruktion, welche nur so lange dienen sollte, bis das definitive Reglement bereit wäre, große Schwierigkeiten haben würde." *)

Wodurch, wird man fragen, sind die Schwierigkeiten über einen so einfachen Gegenstand entstanden? — Jeder, sei er auch ein Niederländer, wird sie bei genauer Durchsicht der betreffenden Central-Commissions-Protokolle dem Einflusse des niederländischen Bevollmächtigten und seiner Anhänger zuschreiben müssen. Unverkennbar war sein und der Seinigen Bestreben dahin gerichtet, für das Interimistikum die Aufhebung des gezwungenen Umschlages zu Mainz und Cölln, und die Umlegung des Tarifs zu Gunsten Niederlands zu erlangen. Dagegen würde allenfalls die Abschaffung einiger Mißbräuche auf dem niederländischen Rhein-Antheil als Concession zugestanden worden seyn. Man würde niederländischer Seits dieses Interimistikum so lange, wie möglich erhalten und zuletzt, wenn dem definitiven Reglement nicht mehr ausgewichen werden konnte, mit Beibehaltung der Rheinsperre an der Mündung die Gleichförmigkeit der Gebühren und der Administrations-Art eingeführt, folglich alle Rechte früher erlangt haben, als Niederland durch eine gleichstehende Einlage nach dem Gesellschafts-Vertrage seine Verbindlichkeiten erfüllt gehabt hätte.

Der niederländische Bevollmächtigte war natürlich so vorsichtig, diesen Plan zu verbergen. Er erklärte daher ganz richtig im 9ten Protokoll der Central-Commission, daß die interimistische Instruktion nur den conventionellen Rhein zwischen Straßburg und den Grenzen von Holland betreffen könne, daß aber die Schif-

*) A. v. O. S. 57.

fahrts-Gebühren in Holland während des Interim nicht erhöhet werden sollten.

Eine solche begründete Erklärung hätte unseres Ermessens die Central-Commission fest halten, und als Folge derselben die Theilnahme des niederländischen Bevollmächtigten an den Verhandlungen über die Abfassung der interimistischen Instruktion ablehnen sollen. Sein Recht konnte sich nicht weiter ausdehnen, als von derselben seiner Zeit Einsicht zu nehmen, und wenn sie etwas gegen die Wiener Convention zum Nachtheile der Niederlande enthalte, mit einem Widerspruche, oder wenn dieser nicht als begründet angesehen wurde, mit einer Rechtsverwahrung aufzutreten. Eben so waren gegenseitig die übrigen Rheinuferstaaten befugt, Einsicht zu nehmen, ob die Schiffahrts-Gebühren und Lasten nicht seit der Wiener Convention auf irgend eine nachtheilige Art in den Niederlanden abgeändert worden seyen. Auch lag es in den Befugnissen der Central-Commission, während des Interim dem niederländischen Bevollmächtigten keine entscheidende Stimme an der Schiffahrts-Administration des conventionellen Rheines zuzugestehen.

## §. 25.

Statt dessen ließ die Central-Commission geschehen, daß der niederländische Commissär vollen Antheil an der Abfassung einer Instruktion für die Beamten des conventionellen Rheines nahm. Sie gestattete sogar stillschweigend seiner Regierung ein Veto und ein Ratifikationsrecht bei den interimistischen Anordnungen auf einer noch nicht mit derselben gemeinschaftlich gewordenen Wasserstraße.

Von dem Zustande der Schiffahrts-Auflagen auf dem niederländischen Rhein war die Central-Commission berechtigt und verpflichtet, Einsicht zu nehmen. Er hatte sich seit

dem Abschlusse der Wiener Convention verschlimmert, obwohl der niederländische Gesandte auf dem Wiener Congresse *) nicht beschränkt auf den Zeitpunkt des Eintritts der interimistischen Instruktion, sondern vielmehr im Allgemeinen versprochen hatte, que les droits à percevoir ne seront point élevés jusqu' à l'arrangement definitif sur la navigation. Gegen dieses Versprechen war seit dem Abschluß der Wiener Convention eine ganz fremdartige Abgabe von fünfzehn Prozenten unter dem Namen des sogenannten Syndikates oder des Additionalzolles auf den holländischen Rhein gelegt worden **). Die niederländische Regierung fand sich selbst von deren Unrechtmäßigkeit so überzeugt, daß sie dieselbe, obwohl zuerst zwei Jahre nach dem Eintritt der Central-Commission, auf mehrere Erinnerungen, die freilich etwas spät zum Vorschein kamen, ganz aufhob ***). Gegen die Wiener Convention Art. 22. war dem seit deren Abschluß in Holland eingeführten Mauthwesen eine Ausdehnung gegeben worden, welche für die Schiffahrt auf dem holländischen Rhein höchst lästig seyn mußte, da sie sogar jede Douanen-Visite auf dem Wasser ohne Beschränkung auf den Aus- und Eingang, oder das Ausladen auf dem Rheine gestattete. Selbst kurz nach der Constituirung der Central-Commission (am 3. Oktober 1816) erschien eine neue holländische Zoll-Verordnung, welche alle durch das Königreich der Niederlande, folglich auch über den Rhein transitirenden Waaren in der Regel mit 2, zuweilen aber auch mit 3 Prozent des Werthes als Transitgebühren belegte. Diese für den Handel so drückende Abgabe wurde an und für sich schon so berechnet,

*) In der sechsten Conferenz. S. Klübers Akten des Wiener Congresses, Heft 10. S. 105.

**) Die Schiffer mußten solche als Beiträge zur Tilgung der niederländischen Kriegslasten bezahlen.

***) Im Jahre 1817.

daß der größte Vortheil des Transits, den Holland von und nach allen Ländern so großmüthig zu begünstigen scheint, in seine Staatskasse fließt. Man würde sich inzwischen irren, wenn man glaubte, daß es bei diesen 3 Prozent des Werthes sein Bewenden habe. Um die lästigen Formalitäten, denen die transitirenden Güter besonders in Hinsicht der Verbürgungen unterworfen wurden, gehörig zu erfüllen und sich keinen Confiscationen auszusetzen, ist der deutsche Committent nothgedrungen, sich bei dem Ein- sowohl als Ausgange eines holländischen Commissionärs zu bedienen, der nach bekannter Landessitte für seine Bemühung und Bürgschaft eine ansehnliche Provision zu berechnen pflegt. Rechnet man nun zu diesen Kosten noch die äußerst kostspielige Abzeichnung der Paßporte, das Lastgeld mit 2 fl. 12 kr. per Last oder zwei Tonnen, welches durch den 205ten Artikel des Gesetzes vom 3ten Oktober auf alle in Holland einlaufenden fremden Schiffe gelegt ist, und das Heer von sonstigen Spesen, welche der Transit nach sich zieht, so wird man sich bald überzeugen, daß die Transitkosten durch Holland nicht drei, sondern vier, fünf und sechs Prozente des Werthes betragen, daß es auf diese Weise fast unmöglich ist, über Holland mit einem entfernten Seeplatze Geschäfte zu machen, und daß der patriotische Wunsch der Rotterdammer Handelskammer, gar keinen Transit zu erlauben, um dem Eigenhandel der Holländer seinen alten Flor wieder zu geben, so gut als in Erfüllung gegangen ist. — Die Art. 166. und 167. bestimmten aber noch ferner, daß die zum Transit declarirten Waaren an alle Förmlichkeiten, welche durch das nämliche Gesetz über die Angabe, Aus- und Wieder-Einladung der Waaren vorgeschrieben sind, gebunden, daß sie nebst dem strenge untersucht und entweder lombirt, oder wo dieses nicht thunlich ist, andern Sicherheitsmaaßregeln unterworfen werden sollen. Durch diese Artikel wurde also stillschweigend der Umladungszwang bestätiget, welchen Holland schon so lange ausgeübt hat; denn wie kann eine zum Transit bestimmte Waare, die sich mit hundert andern von der näm-

lichen Gattung auf einem und demselben Schiffsboden befindet, genau untersucht, wie kann sie plombirt oder sonstigen Sicherheitsmaaßregeln unterworfen werden, wenn sie nicht ausgeladen wird?

Durch ein späteres Dekret vom 12ten November sind auch die Gegenstände bezeichnet, welche zum Transit verboten sind, und worunter besonders alle fremden Thee und Gewürze gehören. Das Verbot über den Transit des Salzes blieb ebenfalls in seiner vollen Kraft, und da dem Könige vorbehalten wurde, die Liste der zum Transit verbotenen Artikel nach Gefallen zu vermehren, so kann jedem Artikel jeden Augenblick der Durchgang durch Holland versagt werden.

## §. 26.

Doch diese sind noch nicht alle in Holland für deutsche Schiffer eintretenden Belästigungen. Sie bestehen im Ganzen, außer den Speditions-Kosten von 2 Franks vom Centner, in dem sogenannten Syndikat, den holländischen Wasserzöllen von 3 bis 5 fl. für die Last, der Plombage aller durchgehenden Waaren bis auf 1¼ Prozent, in einer Menge mit dem Umschlag in den holländischen Seestädten verbundenen Formalitäten und Kosten u. s. w.; des gänzlichen Verbots mehrerer Waaren, welche die Holländer allein den Süddeutschen liefern wollen, nicht zu gedenken.

Ein Beispiel von dem zerstörenden Einfluß der Transitrechte in Holland und auf den Rheinhandel möge schon genügen. Ein Cölner Handlungshaus ließ alsbald nach dem Erscheinen der angeführten Zollordnung Waaren, die 8000 fl holländisch werth waren, von Bremen über Amsterdam zu Wasser nach Cölln kommen, und erhielt darüber von seinem Amsterdamer Commissionär folgende Spesen-Rechnung:

| | |
|---|---|
| Für Fracht, Post- und Hafengeld . . . | fl. 108 18. |
| — Einschiffen, Ausschlagen, Küppenlohn . | fl. 45 — |
| — Transitrechte, Plombiren und Passeport | fl. 485 15. |
| — Schiffer, Abliefern und kl. Kosten . . | fl. 27 — |
| — Provision vom Empfang und Versandt | fl. 46 — |
| Current | fl. 711 33. |

Von Bremen bis Amsterdam betrugen also die Kosten fl. 108 18. die holländischen Kosten hingegen beliefen sich auf fl. 603 15. oder ungefähr 7½ Prozent des Werthes. Rechnet man zu diesen Kosten die Fracht und die Zölle von Amsterdam bis Cölln, so wird sich der Transport zu Wasser von Bremen über Amsterdam nach Cölln mit dem directen Transporte zu Lande von Bremen nach Cölln ziemlich gleich stellen, an Zeit werden aber zu Lande wenigstens 2 Monate gewonnen.

Das neueste niederländische Gesetz vom 26. Aug. 1822 bestimmt genau alle Kosten und Formalitäten für Ein-, Aus- und Durchfuhr*) über die See. Nur das Lastgeld ist verschieden. Im Durchschnitt rechnet man es für die Rheinwärts gehenden Güter zu 12½ Cent. pr. Centner.

## §. 27.

So wie es für den Gang der Geschäfte nachtheilig war, daß die Central-Commission zuerst ein Jahr nach ihrem Zusammentritt das veränderte Verhältniß der Schiffahrts-Abgaben in Erwägung zog, eben so nachtheilig war es, dem niederländischen Commissär während dem Interimistikum eine entscheidende Stimme bei der Administration eines noch nicht gemeinschaftlichen Rhein-Antheils stillschweigend zuzugestehen. Die Folge hat sehr oft dessen störende Einwirkung gezeigt. Der preußische Commissär protestirte zwar mehrmals

*) Journal officiel du Royaume de Pays - bas. Nro. 38.

gegen eine solche Einmischung und proponirte am 13. Mai 1818, daß man über die Frage abstimmen möge, in wie fern der niederländische Bevollmächtigte berechtigt sey, an den Verwaltungs-Angelegenheiten Antheil zu nehmen. Es erfolgte aber von keinem der übrigen Commissäre eine Erklärung *).

Der niederländische Bevollmächtigte berief sich darauf, daß er integrirendes Mitglied der Central-Commission sey. Diese Behauptung verdiente aber nur in so ferne eine Rücksicht, als in der Central-Commission Gegenstände verhandelt wurden, welche auf die Fahrt aus den Niederlanden nach Cölln Beziehung hatten.

## §. 28.

Kehren wir nun zu der Art zurück, wie die Arbeit einer interimistischen Instruktion begonnen wurde. Man hätte erwarten sollen, daß man sich vor Allem über die Punkte, welche die Grundlage derselben bilden sollten, vereinigen würde. Das geschah aber nicht. Einzelne Commissäre und mehrere zusammen, der ehemalige Generaldirektor der Rheinschiffahrt bald allein, bald in Verbindung mit den andern oberen Rheinschiffahrts-Beamten, versuchten Entwürfe zu Lösung der Aufgabe zu entwerfen. Die Gesichtspunkte waren immer so verschieden, als die Gesinnungen der Projectanten **).

*) „Den Nachtheil dieser diplomatischen Schlaffheit hat die Folge nur allzu oft gezeigt." Neue Organisation der Schiffahrts- und Handels-Verhältnisse auf dem Rheinstrome. S. 28.

**) Der ehemalige Direktor Eichhof ward auf dem Wiener Congresse beauftragt, in Verbindung mit zwei andern erfahrenen Rheinschiffahrtsbeamten, die Graf Solms-Laubach zu ernennen hatte, den Entwurf eines definitiven Reglements vorzubereiten. Es kam aber nichts zu Stande, weil die beiden beigegebenen Mitarbeiter ihm überlegen waren, und er wie gewöhnlich allein Recht haben wollte. Er übergab in der Folge der Central-

Der nassauische Commissär übergab schon am Sept. 1816 ein flüchtig verfaßtes Project einer interi schen Instruktion. Es enthielt die Aufhebung des zwungenen Umschlags und vollkommene Schiffa Freiheit bis an das Meer. Preußen behauptete mit R daß die Aufhebung des gezwungenen Umschlags zu Cöln Mainz zu gleicher Zeit mit der Schiffahrtsfreiheit das Meer verkündet werden müsse *). Niederland-v langte zu seinem Vortheil die Aufhebung i Umschlags, verweigerte aber jede Ausdehnu der interimistischen Instruktion auf sein Rheinantheil. Es wollte also den Genuß aller Rech aber keine ihnen gegenüberstehenden Verbindlichkeit Preußen sollte mit Darbringung seiner Opfer gleichsam Verhandlungen eröffnen.

Sieben Entwürfe einer interimistischen Instruktio kamen nach und nach zur Berathung. Keiner konnte allg meinen Beifall finden, obwohl man zuletzt, ohne Rücksi auf einen schon vorliegenden Staaten-Vertrag, zu wechse seitigen diplomatischen Vergleichs-Versuchen übergieng.

Aus Ermüdung war endlich die Majorität der Com mission bereit, den siebenten Entwurf anzunehmen. Wäh rend aber der niederländische Bevollmächtigte mit der unbe dingten Annahme zauderte, war der unvergeßliche Königlich preußische Staats-Kanzler, Fürst Hardenberg, in die Rheinprovinzen gekommen. Dieser scharfsinnige Staatsmann durchschaute mit Einem Blicke die unzweckmäßige Lage der Sache und die Wahrscheinlichkeit, einen provisorischen

---

Commission ein von ihm allein ausgearbeitetes Reglement, das aber zu den Akten gelegt wurde. S. Neue Organisation S. 19.

Zur Note des Uebersezers der Op den Hoofschen Schrift.

*) Prot. vom 27. Sept. 1816.

stand zum Vortheil der Niederlande verewigen wollen *).

Der Königlich preußische Commissär mußte daher in der Sitzung vom 27. Februar 1818 erklären: „daß sein Hof die interimistische Instruktion nicht genehmige, ihn vielmehr angewiesen habe, straks auf das Ziel loszugehen, und ohne Zeitverlust die Abfassung des definitiven Reglements in Antrag zu bringen.“

## §. 29.

Hr. Op den Hooff hebt sehr heraus, daß der damalige Königlich preußische Commissär Anfangs, und zwar vom August 1816 bis November 1817 damit eingestimmt habe, daß der gezwungene Umschlag zu Cölln und Mainz sogleich aufhören müsse. **) Dies geschah aber immer nur unter der Voraussetzung, daß gleichzeitig die Schiffahrts-Freiheit bis in das Meer eingeführt werde ***). Uebrigens nahm der Königlich preußische Commissär an den Diskussionen nur für seine Person ohne irgend eine Beziehung auf seine Regierung einen für sie ganz unverbindlichen Antheil. Er machte und half schriftliche Projecte machen, wie dieß einem jeden Commissär zu jeder Zeit zustehet, wenn er sie nur als Projecte

*) Es hatte schon ganz das Ansehen, daß man sich mit einem Interimistikum begnügen, und statt eines definitiven einen provisorischen Zustand nach deutscher Sitte verewigen wolle, der keinem Zweige der National-Oekonomie schädlicher werden kann, als dem der Schiffahrt und des Handels. Neue Organisation der Schiffahrts und Handels-Verhältnisse auf dem Rheinstrome. S. 25.

**) A. v. O. S. 40.

***) Central-Com.-Prot. 13. 14. 18. 36. 51. 70. 73.

unterzeichnet *) und nicht in der Form eines wirklichen Vertrags S. 2. abschließt. Zu Letzterem wäre er auch nicht einmal durch seine Vollmacht berechtiget gewesen; denn sie beschränkte sich einzig darauf, die Rechte und das Interesse des Königlich preußischen Staates und seiner Unterthanen wahrzunehmen. **) Seine Regierung handelte dabei sehr klug und vorsichtig; denn sie mußte vor Allem den niederländischen Operationsplan beobachten, und ihre diplomatische Taktik von dessen Durchschauung abhängig machen. Auch die übrigen Commissäre projektirten nach eigenen persönlichen Ansichten.

Herr Op den Hooff legt unter Beziehung auf das niederländische Votum einen besonderen Werth darauf, daß die Majorität der Central-Commission die preußische Forderung, es müsse die Umschlagsfreiheit für die Niederlande gleichzeitig mit Gestattung der Schiffahrtsfreiheit in die See eintreten, nicht unterstützt habe. Die Mehrheit der persönlichen Meinungen konnte aber eben so wenig über die Verbindlichkeit Preußens als über die Rechte der Niederlande absprechen. Nie war diesen zugestanden, im Interimistikum alle Vortheile ohne gegenseitige Verbindlichkeiten zu erringen. Man konnte dieß nicht, weil es der Natur eines Gesellschafts-Vertrags zuwider ist.

§. 30.

Lediglich unter Beziehung auf das niederländische Votum wird von Herrn Op den Hooff behauptet, daß sich der preußische Commissär widersprochen habe, indem er Anfangs mit Ausschluß der Niederlande die Aufhebung des

*) L'agent diplomatique doit juger, quand il peut être tenu, d'opposer sa signature. Martens Manuel diplomatique 1822. p. 119.

**) Neue Organisation ꝛc. S. 25.

gezwungenen Umschlags zugegeben, später aber behauptet habe, daß dieß zuerst mit dem Eintritt des definitiven Reglements geschehen könne. Es darf hier nicht übersehen werden, daß die preußische Regierung nie durch ihren Bevollmächtigten erklären ließ, daß sie zu ersterem eine Verpflichtung anerkenne *).

Gesezt aber auch, der preußische Bevollmächtigte hätte sich bei seinen persönlichen Ansichten widersprochen — was könnte daraus gegen seine Regierung gefolgert werden? Ist der Fall bei diesen langen Verhandlungen, wo, wie Hr. Op den Hooff selbst sagt, so viel hin- und hergeredet wurde, etwas Seltenes oder Neues? Lassen sich keine ähnliche Beispiele anführen? Hat nicht auch der niederländische Commissär beim Wechsel seiner Meinungen von dem Status quo sich in Widersprüche verwickelt?

## §. 31.

Niederländischer Seits wollte man die Umschlagsfreiheit auf einem noch nicht der ganzen Gemeinschaft unterworfenen Rheinantheil aus dem Grunde ohne gegenseitige Schiffahrtsfreiheit in das Meer ansprechen, weil die Wiener Akte keinen Unterschied gemacht und nicht bestimmt habe, daß der gezwungene Umschlag für den einen Theil früher, als für den andern Theil aufhören solle. Auf die Aufhebung rechnend habe der niederländische Gesandte zu Wien das Versprechen

---

*) Preußen: Indem ich meine leztere Protestation rücksichtlich der Conclusa per majora bestätige, bemerke ich blos, daß preußischer Seits über die Aufhebung der gezwungenen Umschlagsrechte zu Cölln und Mainz während des Interimistikums nie anders verhandelt worden ist, als indem es die Verpflichtung dazu nie anerkannte. v. Nau's Beitäge zur Kenntniß und Beförderung des Handels und der Schiffahrt. II. B. 2 H. S. 15.

geleistet, auf dem niederländischen Rheine keine gezwungenen Umschlagsrechte einzuführen.

Daß der niederländische Bevollmächtigte solche Beweisgründe zu Mainz versuchte, ist nicht befremdend, weil er selbst so bescheiden ist, den Besitz rechtliche Kenntnisse nicht anzusprechen. Daß aber ein niederländischer Advokat diese rechtlich unbegründeten Aeußerungen nachschreibt, muß uns billig befremden.

Welcher Rechtsgelehrte wird wohl behaupten, daß dasjenige ausdrücklich in einem Vertrage festgesetzt werden muß, was der Natur desselben entspricht, und ohne dessen Daseyn der Vertrag aufhört, als ein Staats- oder Privatrechtlicher zu gelten? Hatte die Wiener Akte einen Unterschied zu machen, nachdem der Unterschied selbst schon in den verschiedenen Rechten und Verbindlichkeiten der Rheinuferstaaten einer, und der Niederlande anderer Seits begründet war? Konnte ein Gesellschaftsrecht früher anfangen, als eine gegenseitige Gesellschafts-Pflicht beginnt? Mußte man auf dem Wiener Congresse erklären, daß man mit den Niederlanden keinen Löwen-Vertrag habe abschließen wollen *).

Welche gegenseitige Versprechen Niederland für das Interim geleistet hat, wurde schon oben (§. 20.) entwickelt, worauf wir uns mit dem Bemerken beziehen, daß in der Zusage, keine neuen gezwungenen Umschlagsrechte einzuführen, eine Gegenseitigkeit nicht liegen kann. Einer

*) Löwengesellschaften haben keinen rechtlichen Sinn, und finden daher sowohl nach dem Staats- als Privatrechte gesetzlich nicht statt. Ihr Name entstand bekanntlich durch die Fabel des Phädrus, welche einen Löwen in Gesellschaft anderer Thiere auf die Jagd gehen, und den gemeinschaftlich gefangenen Hirsch in vier Theile theilen läßt, welche sich aber der Löwe sämmtlich unter verschiedenen Rechtstiteln zueignete.

solchen Einführung hätten die übrigen Rheinuferstaaten einen dritten gezwungenen Umschlag auf dem Rhein als gegenseitig entgegen setzen können. Wer hätte aber davon einen größeren Schaden gehabt, als die Niederlande selbst?

## §. 32.

Welche Meinung die Commissäre mehrerer Uferstaaten über die Verpflichtung Preußens und Hessens zur Aufhebung des gezwungenen Umschlags im Interimistikum gehabt haben, ist ganz gleichgültig. Sie waren nicht zur Auslegung der Wiener Akte berufen. Wie sehr sie aber ihre Stellung verkannten, zeigt der Umstand, daß sie den Niederlanden den Mitgenuß der gänzlichen Schiffahrtsfreiheit auf dem conventionellen Rhein unter der Bedingniß der Bewilligung einiger nur die Mißbräuche und Fehler auf dem holländischen Rheine hebenden Forderungen zugestehen wollten. Diese bestanden darin, daß 1) im Interimistikum keine höhere Schiffahrts-Abgaben, als zur Zeit des Abschlusses des Wiener Vertrags bestanden, erhoben, 2) das sogenannte Syndikat abgeschafft, 3) die Beläsigungen durch die Douanen-Formalitäten während der Fahrt eines Schiffes erleichtert, 4) den deutschen und französischen Schiffern keine gesetzliche Hindernisse in den Weg gelegt werden sollen, um sich Rückladungen zu suchen, auch 5) die Einrichtungen der Schiffsaiche und Manifeste auf dem niederländischen Rhein eingeführt werden sollen. — Daß man niederländischer Seits sehr bereit war, für einen so geringen Preis den höchsten Vortheil noch vor der Ausführung der Wiener Convention zu erringen, läßt sich leicht erachten. Das erste und zweite war als eine wichtige Aenderung des Status quo an und für sich ungültig. Das dritte gereichte dem niederländischen Handel zum Vortheil. Das vierte konnte für die Deutschen keinen besondern Werth haben, weil zwar deutsche Schiffer Rückladung suchen, aber bei den Einrichtungen der Beurt-

fahrten, und dem Vorzug, den der holländische Kaufmann dem holländischen Schiffer gibt, nicht finden werden. Das fünfte würde vorzüglich der niederländischen Regierung zum Vortheil gewesen seyn, weil es die Erhebung der Schiffahrtsgebühren erleichtert und sichert.

So sollte also der einzige Schlagbaum gegen Hollands nautisches und merkantilisches Uebergewicht vollends vernichtet werden. Die Mit- und Nachwelt wird es kaum glauben, besonders wenn man noch hinzusezt, daß die Erfüllung der zu Wien geleisteten Versprechen nicht als eine Verbindlichkeit, sondern als eine freiwillige Concession (Bewilligung, Vergünstigung) von dem niederländischen Commissair erklärt ward *).

## §. 33.

Um das Werk zu krönen, nahm die Mehrheit der Rheinschiffahrts-Commissäre unter dem Namen der Central-Commission den, wie man in Mainz sagte, vorzüglich durch den herzogl. Nassauischen Bevollmächtigten eingeleiteten Beschluß, daß Holland nach dem Sinne des Traktates den Reziprocitäts-Bedingungen Genüge geleistet habe. **) Die Reihe sey nun an Hessen und Preußen den gezwungenen Umschlag aufzuheben. Mit vollem Grunde protestirten beide gegen diesen an und für sich ungültigen Beschluß, da man ihr wichtigstes Recht eben so wenig hinwegvotiren, als die Central-Commission in die Stellung eines Tribunals, das über Verbindlichkeiten zu entscheiden hat, versetzen könnte. Preußen fügte seiner Protestation noch bei, daß wenn man glaube, der Hof habe nicht dem Traktate gemäß gehandelt, man den Rekurs an die den Wiener Ver-

*) 8stes Protokoll vom 6. Februar 1818.

**) v. Mas. B. II. H. 2. S. 5.

trag garantirenden Mächte nehmen, oder sich gleich mit dem definitiven Reglement, zu Beseitigung aller Zwistigkeiten beschäftigen möge. *)

Preußen hatte nunmehr durch seine Festigkeit die deutsche Sache gerettet. Ohne diese würde jetzt auf dem ganzen Rheinstrome fast überall nur die holländische Flagge wehen. Eben so hielt es sich in Hinsicht der Abänderung des Tarifes vor Einführung der neuen Ordnung der Dinge fest an die Wiener Akte, welche diesen Gegenstand dem definitiven Reglement zur Erledigung zuweist.

Die niederländischen Agenten legten einen großen Werth auf die Unterstützung der niederländischen Forderungen von Seite der Mehrheit der Central-Commission. Ein wohl unterrichteter Sach-Verständiger äußerte dagegen in der deutschen allgemeinen Zeitung:

„Was die Central-Commission im Jahr 1817 zu Gunsten Hollands geäußert hat, ist ganz gleichgültig. Es lag „damals so wenig als jetzt in ihrer Befugniß, die Wiener „Akte zum Nachtheil, sey es auch nur eines einzigen Rheinuferstaates, zu interpretiren. Man erinnert sich übrigens „noch gar wohl, wie damals durch einen einzigen „sogenannten Sachverständigen, der schon in „Wien für das holländische Interesse gewonnen war, die Mainzer Commissarien, welche der Sache „noch fremd waren, umstrickt, und in diesem Netze bis zur „Abberufung desjenigen festgehalten wurden, „der es sich zum Geschäft machte, für Holland „gegen Preußen im Stillen zu operiren.“

*) 23tes Prot. vom 13. März 1818.

§. 34.

Herr Advokat Op den Hooff findet sich, indem er die Sache unpartheiisch betrachtet, überzeugt, daß man bei Abfassung der Wiener Acte die Absicht gehabt habe, zu Gunsten der Niederlande im Interimistikum den gezwungenen Umschlag aufzuheben, und die bisherigen Oktroi-Gebühren am Niederrhein zu vermindern. — Wir sind schon aus dem einzigen Grunde vom Gegentheil überzeugt, weil so ausgezeichnete Staatsmänner, wie sie auf dem Wiener Congreß versammelt waren, nie die Unklugheit begehen werden, vor dem Anfange der Unterhandlungen einem einzigen Staate alles einzuräumen, wozu für ihn zuerst bei Ausführung des Vertrags durch gegenseitige Leistungen ein Recht entstehen konnte. Wie läßt sich denken, daß man die Mittel, um Niederland für die neue Ordnung der Dinge zu interessiren, schon während des Interims aus der Hand geben wird? Sollten die verlierenden Rheinuferstaaten zuerst von der entfernten Zukunft und der jetzt zur Genüge bewiesenen Unwillfährigkeit der Niederlande die Entschädigung erwarten? — Doch — prüfen wir im Detail, worauf der niederländische Sachwalter das niederländische sogenannte gute Recht gründet.

Richtig ist, daß sich nach dem Artikel 31 der Wiener Akte die Central-Commission in Mainz versammeln, und demnächst an die Stelle des bisherigen gemeinschaftlichen Empfangs die theilweise Erhebung der Rheinschiffahrtsgebühren treten sollte. Dieß ist auch geschehen und geschieht noch auf den heutigen Tag, weil jetzt nach zehn Jahren das Interimistikum noch ohne interimistische Instruktion besteht. Mit diesem vollzogenen 31. Artikel der Wiener Akte beliebt aber Hr. Op den Hooff den 6. Artikel in Verbindung zu setzen, *) der nicht vom

*) Der Art. 27. bildet überhaupt eine Scheidelinie in der Wiener Rheinschiff-

Zeitpunkte des Interimistikums, sondern vom Vollzuge der definitiven Verordnung, also von einer zuerst noch zu erwartenden Epoche spricht.*) Nur in diesem Sinne äußerte und konnte sich der Königlich preußische Gesandte Frhr. von Humbold in seinem Examen de la convention du 15. Août 1804 äußern.

Ehe man zu einer neuen Umlegung des Tarifs schreiten konnte, mußten doch zuerst die erforderlichen Vorberei-

---

fahrts-Convention. Er bezeichnet die vorangehenden Bestimmungen als die allgemeinen Grundsätze, deren Ausbildung dem definitiven Reglement vorbehalten bleibt. Dann gehet zuerst die Convention zu demjenigen über, was den interimistischen Zustand betrift, und gleich bei dem Zusammentritt der Central-Commission geschehen soll.

*) Wiener Convention für die Rheinschiffahrt Art. 6. „Die Erhebung der Gebühren geschieht in jedem Uferstaat für seine Rechnung und durch seine Beamten, indem die Totalität der Gebühren auf die Ausdehnung der respectiven Uferbesitzungen der verschiedenen Uferstaaten vertheilt wird."

„Die Beamten der Erhebungsämter sollen einen Eid ablegen, die definitive Verordnung streng zu befolgen."

„Wenn ein Erhebungsamt sich auf das Gebiet zweier oder mehrerer Uferstaaten ausdehnt, so sollen diese die Einnahme unter sich in dem Verhältniß der Ausdehnung ihrer respectiven Uferbesitzungen theilen; diese nämliche Verfügung soll auch auf den Fall angewendet werden, wo die beiderseitigen Ufer zwei verschiedenen Staaten angehören."

„Alles, was auf die Organisation der Erhebungsämter, die Erhebungsart und die Beurkundung über die Bezahlung der Gebühren Bezug hat, soll gleichförmig in der definitiven Verordnung bestimmt werden, und nur nach gemeinschaftlicher Uebereinkunft eine Veränderung erleiden können."

tungen in Hinsicht der Vertheilung der Erhebungs-Bureau's, ihrer Organisation und der Erhebungsart getroffen werden. Alle diese Gegenstände und namentlich den des Tarifs der ganzen sowohl als der minderen Gebühr, hat aber die Wiener Acte Art. 27. ausdrücklich und buchstäblich dem definitiven Reglement vorbehalten.

Hr. Op den Hooff meint, der niederländische Commissär zu Mainz habe dagegen sehr richtig bemerkt, daß der Art. 27. nur den neuen Tarif im Auge habe, welcher für den ganzen Rhein von der Schweitz bis zur See eingeführt werden solle — nicht die Abänderung des alten Tarifs zwischen Strasburg und den niederländischen Grenzen. — Eine solche beliebige Unterscheidung, bei welcher der niederländische Commissär seines Vortheiles wegen von seiner gewöhnlichen buchstäblichen Erklärung der Wiener Akte abgieng, ist in derselben nirgendwo begründet,*) da sie nicht von zwei Umlegungen des Tarifs spricht, sondern bis zur neuen Ordnung der Dinge die theilweise Erhebung der Gebühren verfügt, welche, wie auch eine neunjährige Erfahrung beweißt, ohne Abänderung des alten Tarifes geschehen kann.

Wo der Art. 27, wenn er nicht nach der Erfindung des niederländischen Commissärs erklärt wird, mit anderen Vertrags-Bestimmungen im Widerspruch stehen soll, hat Hr. Op den Hooff nicht angeführt, und ist auch nirgendwo zu finden.

Die Forderung der Umlegung des Tarifes wurde selbst

---

*) Hauptsächlich nur das holländische Handels-Interesse kann durch eine neue Umlegung des Tarifs befördert werden. So lange daher das holländische Handelsmonopol bestehet, muß Alles im alten Zustand bleiben.

(Note des Uebersetzers.)

nicht einmal von denjenigen Rheinuferstaaten, die auf die Niederländische Seite getreten waren, in den Central-Commissions-Verhandlungen unterstützt. Baden und Hessen protestiren sogar ausdrücklich dagegen, daß die Gunst der Umlegung des Tarifs im Interimistikum den Niederlanden zu Statten kommen dürfe. *)

Hr. Op den Hooff beziehet sich übrigens auch auf eine Erklärung der Central-Commission, daß Preußen selbst die Umlegung des Tarifes vom 1. Juni 1815 an stillschweigend anerkannt habe. **) Dagegen hat es in einer bei dem Bundestage eingereichten Denkschrift ausführlich bewiesen, daß der weitläufige Austausch einzelner Ansichten der Commissäre, unter welchen sich auch der zu dieser Sache nicht Bevollmächtigte preußische befand, nach völkerrechtlichen Grundsätzen nicht als eine bindende Erklärung des Hofes angesehen werden könne. ***)

## §. 35.

Ganz deutlich findet es Hr. Op den Hooff in der Wiener Akte, daß der gezwungene Umschlag zu Mainz und Cölln schon im Interimistikum aufhören müsse.

Abermals setzt er zum Beweis zwei Artikel der Wiener Akte (den 19. und 31.) mit einander in Verbindung, die offenbar von zwei ganz verschiedenen Zeitpunk-

---

*) 16. Separat-Protokoll vom 19. Mai 1818 und 24. September, Protokoll vom 24. Juni 1820.

**) v. Rau's Beiträge, Band III, Heft 2. S. 19.

***) Le droit des gens positif a introduit la nécessité d'une ratification particulier Martens Manuel dipl. p. 18.

ten sprechen. Der Art. 16. gehört noch zur ersten Abtheilung, welche bis zum 28. Art. alles bestimmt, was dem definitiven Reglement vorbehalten bleibt und einer spezielleren Entwicklung bedarf. Dagegen sprechen die Artikel 28 bis zu Ende von den Einrichtungen im Interimistikum.

Die Oktroi-Convention von 1804 konnte man, wie die Erfahrung zeigt, mit den Vorschriften der Wiener Akte für das Interim in Verbindung setzen, ohne den gezwungenen Umschlag aufzuheben, wozu überhaupt mehrere Vorbereitungen, die neben der Erhaltung des Status quo gar nicht thunlich sind, erfordert werden.

Selbst daraus sollte etwas gefolgert werden, daß die Aufhebung des gezwungenen Umschlags im Art. 27 unter den, dem definitiven Reglement vorbehaltenen Punkten nicht ausdrücklich genannt werde. Hr. Op den Hooff hat aber die zwei dort vorkommenden etc. etc. ganz übersehen. Auch sind unter den Beispielsweise angeführten Gegenständen mehrere enthalten, die mit der gedachten Aufhebung in sehr naher Verbindung stehen.

## §. 36.

Hr. Op den Hooff wirft die Frage auf: welche Bewandtniß es mit den Forderungen habe, die Preußen seinerseits für das Interimistikum an die niederländische Regierung gestellt habe. — Wir sind ganz mit seiner Behauptung einverstanden, daß diese nicht verpflichtet war, die Bestimmungen der Wiener Akte während des Interim auf die Schiffahrt innerhalb ihrer Grenzen anzuwenden. Sie hatte vielmehr alles erfüllt, wenn sie die Schiffahrtsgebühren nicht erhöhte und keine neuen Umschlagsrechte einführte. Wir geben daher auch gerne zu, daß sie durch ihre kleinen Anerbieten mehr that, als sie verbunden war, indem sie für das Interim die Einführung der Schiffsbriefe und Manifeste, die Ab-

stellung beläſtigender Douanen-Formalitäten und die Erlaubniß für die Schiffer Rückladungen zu ſuchen, geſtatten wollte. Allein Preußen hatte für den interimiſtiſchen Zuſtand nicht mehr als die Beſeitigung der erhöhten oder neuen Schiffahrts-Abgaben verlangt, ſo lange die Niederlande nicht mehr forderten, als wozu ſie nach der Wiener Akte berechtiget waren. Erſt dann, als man niederländiſcher Seits vorgriff, und ſich alle Vortheile aneignen wollte, die nur mit dem definitiven Reglement beginnen konnten, verlangte die preußiſche Regierung die gleichzeitige Entſchädigung für die Opfer, welche ſie den Niederlanden bringen ſollte.

Es ſtanden daher nicht, wie ſich Hr. Op den Hooff ausdrückt, die Intereſſen von Preußen und Heſſen denen der übrigen Rheinuferſtaaten ſchroff gegen einander über, ſondern die Niederlande wollten ihr Intereſſe ganz allein auf Koſten der deutſchen Rheinuferſtaaten überhaupt und Preußens insbeſondere befördern. Entgegengeſetzt ſind nothwendig die Intereſſen, wenn ein Theil lediglich um Erringung eines Gewinns und der andere um Abwendung des Schadens ſtreitet. — Hr. Op den Hooff meint, die Sache würde bald ausgemacht geweſen ſeyn, wenn, wie in gewöhnlichen Verſammlungen, nach Stimmenmehrheit hätte beſchloſſen werden können. Allein die Congreß-Commiſſion war ſo vorſichtig geweſen, im Art. 17 der Wiener Akte zu beſtimmen, daß die Entſcheidung der Central-Commiſſion in wichtigen Fällen nur dann für die Uferſtaaten verbindlich ſeyn ſollen, wenn durch ihre Commiſſäre die Einwilligung dazu gegeben ſey.

Dieſe Beſtimmung iſt gar nichts Neues. Wir finden ſie in allen Verſammlungen der Bevollmächtigten von Bundesſtaaten, die in wechſelſeitigem unabhängigem Verhältniſſe ſtehen. Selbſt im ehemaligen deutſchen Reiche, einer beſchränkten Monarchie, konnten die Jura sing. der Reichsſtände (be. ander. Rechte der Einzelnen) nicht durch Stim-

mehrheit hinwegvotirt werden; denn dem Mächtigen, der im Besitz aller geeigneten Mittel ist, wird es leicht, auch der Mächtige für sein Interesse zu gewinnen.

Es war nicht schwer, den Art. 17 der Wiener Akte nach der Analogie in ähnlichen Versammlungen der Bevollmächtigten unabhängiger Staaten zu erklären und anzuwenden. Stimmenmehrheit sollte in der Regel bei gewöhnlichen Gegenständen aber nicht bei organischen oder legislativen Bestimmungen und Erklärungen, auch da nicht gelten, wo die besonderen Rechte einzelner Uferstaaten zur Sprache kommen. Mit Grund protestirten daher in solchen Fällen nicht blos Preußen und die deutschen Rheinuferstaaten, sondern selbst auch die Niederlande gegen Beschlüsse durch Stimmenmehrheit. Eine einzige Stimme mußte schon als ein Veto gelten, weil kein unabhängiger Staat sich einem Gesetze oder vereinigtem Willen anderer Staaten ohne seine hinzutretende Einwilligung zu unterwerfen hat.

Der natürliche Ausweg bei bestrittenen Staatsverträgen kann kein anderer seyn, als die Erklärung von denjenigen, die die eigentlichen Urheber derselben sind, oder sie garantiren, einzuholen. Preußen trug mehrmals darauf an. Niemand war entgegen als die Niederlande, weil sie, wie auch der Erfolg zeigte, keine Unterstützung unbilliger Forderungen von den Mächten erwarten konnten, welche den Pariser Frieden als die Grundlage der Wiener Akte verfaßt hatten.

An den deutschen Bund war die Sache zur Entscheidung nicht geeignet. Es gab daher nur Einen Weg der Erledigung — den, welchen man jetzt eingeschlagen hat, und der nicht auf eine richterliche Entscheidung, sondern auf eine kräftige Vermittlung berechnet ist.

Daß auf solche Art nächst sieben Jahre mit fruchtlosen Verhandlungen verstrichen und viele Tausende zwecklos geopfert wurden, ist, wie die bisherige aktenmäßige Geschichte zeigt, hauptsächlich nur den Niederlanden zuzuschreiben. Sie wollten durchaus eine interimistische Instruction, nicht, um das Interimistikum abzukürzen, sondern um es, sobald alle ihre Interessen befriedigt seyn würden, so lange wie möglich auszudehnen. Die Congreß-Commission hatte dagegen die interimistische Instruction nicht als eine absolute Nothwendigkeit, sondern nur als ein Mittel angesehen, der Central-Commission die Abfassung des definitiven Reglements, welches nicht verschoben werden sollte, zu erleichtern.

Preußen trug mehrmals darauf an, daß man zur Bearbeitung des definitiven Reglements übergehen solle. Niederland war stets dagegen, und selbst dann noch, als die preußische Regierung bereits ein Project eines definitiven Reglements vorgelegt hatte *). Endlich wurden doch die übrigen Rheinuferstaaten des Cirkels, in dem man sich Jahre lang unnütz herumdrehte, überdrüßig, und so ward denn ohngeachtet der niederländischen Protestationen beschlossen, daß man Versuchsweise zu den Berathschlagungen über den von Preußen im Jahr 1821 vorgelegten Entwurf eines definitiven Reglements übergehen wolle. **) Zwei Jahre ver-

*) Der Entwurf des ehemaligen Direktors Eichhof war bereits längst von der Central-Commission zur Ruhe bei den Akten bestimmt worden.

Note des Uebersetzers.

**) Preußen hat sich in der Begleitungsnote an die Höfe offen und freimüthig im Gegensatz der Niederlande, ausgesprochen. Sein Interesse konnte in dem Hauptpunkte nicht von dem Interesse der deutschen Rheinuferstaaten getrennt seyn.

Note des Uebersetzers.

ſtrichen aber, ehe man mit dieſen Verſuchen wirklich den Anfang machte. *)

## §. 37.

Mit der Vorlage des preußiſchen Entwurfs eines definitiven Reglements begann eine neue und zwar die merkwürdigſte Epoche in den Central-Commiſſions-Verhandlungen. Preußen ernannte in der Perſon des Regierungs-Chef Präſidenten Delius einen Spezial-Commiſſär, um an den Berathſchlagungen über den Entwurf Antheil zu nehmen. Dieſer unermüdete Vertheidiger der deutſchen Sache gieng mit Vorſicht und Gewandheit ſtraks auf das Ziel los, ohne ſich nach dem Ausdrucke des Hrn. Op den Hooff durch das fortgeſetzte Hin- und Herreden nach der bisherigen Gewohnheit in der Central-Commiſſion aufhalten oder in Irrgänge führen zu laſſen.

Wir wiſſen, daß ſchon bei den Verſuchen, eine interimiſtiſche Inſtruction zu entwerfen, Preußen die Schiffahrts-Freiheit bis in, Niederlande aber nur bis an die See behauptete. **) Damals verhielten ſich noch alle Commiſſäre

---

*) Wir haben die langweilige und undankbare Arbeit nicht vermeiden können, Hrn. Op den Hooff Schritt für Schritt in Hinſicht des Interimiſtikums zu folgen, weil er auf die Verhandlungen während deſſelben großen Werth legt, um ſeine Landsleute über ein angebliches gutes Recht der Niederlande zu täuſchen.

**) Der Ueberſetzer der Op den Hooffiſchen Schrift will das Publikum glauben machen, der frühere preußiſche Bevollmächtigte habe in einem Votum vom 27. Februar 1818 auf die freie Fahrt in die See verzichtet, weil er da nur von derſelben bis zur Einmündung geſprochen habe. Lieſt man aber

außer dem Nassauischen ziemlich passiv. Jetzt war aber von ihrer Seite einer ausführlichen Aeußerung über diesen Streit-Gegenstand nicht mehr auszuweichen; denn der fragliche Entwurf stellt gleich der Wiener Akte die Schiffahrts-Freiheit in das Meer an die Spitze des definitiven Reglements. Der erste Artikel desselben lautet daher:

„In dem gegenwärtigen Vertrage ist unter dem „Namen des Rheins alles Fahrwasser von Basel über „Amsterdam, Rotterdam oder Dortrecht bis in die offene „See und umgekehrt aus der offenen See über Amsterdam, Rotterdam oder Dortrecht nach Basel begriffen, und soll in dieser ganzen Ordnung die Benennung „Rhein nur in diesem Sinne gebraucht werden. *)

Die Niederlande traten unterstützt von Frankreich und noch weit mehr von Baden gegen diesen mit einer neuen Theorie des Seerechtes auf. Sie machten nemlich einen Unterschied zwischen den Territorial-Seen, dem Theil der offenen See, der die Küste bespült und sich so weit erstreckt, als eine Kanonenkugel reicht, und dem wirklichen festen Land. Die Niederlande nehmen also ein dreifaches Gebiet in An-

---

die Note aufmerksam, so zeigt sich, daß eine offenbar irrige Folgerung gezogen wurde. Von der Einmündung in die See wurde nur gesprochen, um an dieselbe das Verlangen wegen Aufhebung der Transit-Verbote zu knüpfen; aber daraus nicht die Entsagung auf Frei-Schiffahrt in die offene See hergeleitet, weil ansonsten die Forderung von aller Grundlage entblößt gewesen wäre.

Note des Uebersetzers.

*) Der Uebersetzer der Op den Hooffischen Schrift will das Publikum überreden, es existire kein Rheinwasser, das in die offene See fließe. — So etwas verdient doch wohl im Ernste keine Widerlegung.

Note des Uebersetzers.

spruch — das Land, das Territorialmeer und das offene Seegebiet. Es versteht sich von selbst, daß aus beiden Letzteren auch ein zweifaches Seerecht entspringen muß, daß also das eine da anfängt, wo das andere aufhört, und man nie unmittelbar von der Flußmündung in die offene See gelangen kann.

Obwohl die Deutschen, wie früher bemerkt wurde, ihr altes Recht der freien Schiffahrt in die See schon im Jahr 1811 wieder gewonnen hatten, und es ihnen gegen den Pariser Frieden nicht genommen werden konnte, so machten doch die Vertheidiger der deutschen Sache von diesem Argumente nur einen vorübergehenden Gebrauch. Um kürzer zum Ziele zu gelangen, bestritten sie nicht das einfache Seerecht der Niederlande. Wohl aber traten sie der Chimäre eines Territorial-Seerechtes entgegen. Mit Grund sagten sie, daß man den Landgebieten der Uferstaaten keine Territorial-See zur Seite stellen könne, und daß dasjenige, was in den Niederlanden an den Mündungen Seerecht heiße, bei der Rheingrenze eines jeden Uferstaates Stromrecht genannt werden müsse, daß also wenn diesem Hoheitsrechte auf dem Flußgebiete entsagt werden solle, gegenseitig das Nämliche von den Niederlanden rücksichtlich der Verbindung des Rheines mit dem Meere geschehen müsse.

An und für sich ist schon die Idee eines besondern Territorial-Seegebietes (mer territoriale) sehr monströser Art. Wenn diese Erfindung eine praktische Anwendung erhalten sollte, so würde kein Staat mit den Niederlanden einen Schiffahrts- oder Handels-Vertrag abschließen können, denn die niederländischen Territorial-Seen sind beständigem Wechsel unterworfen, folglich nie als ein sicheres Seegebiet anzusehen. So waren z. B. der große Binnensee, das Harlemer Meer, so wie auch die jetzige Zuydersee vormals viel kleiner,

weil das Land in Holland auf einer Seite wächst, während es auf der andern verliert. *)

Es hängt sogar zum Theil von den Niederlanden selbst ab, dieses sogenannte Territorial-Seegebiet zu verändern. Die Geschichte des niederländischen Wasserbaues ist sehr reich an Veränderungen, welche durch Ueberschwemmung, Eindeichung, Kanal- und Schleußenanlagen, Durchbrüche, Durchstiche, Coupirungen u. s. w. entstanden sind und folgenreich auf die Schiffahrt eingewirkt haben. Hart an der preußischen Grenze hat z. B. im Laufe des vorigen Jahrhunderts die Anlage und mehrmalige Rektifikation des Pannerd'schen Kanals, die Aufführung des Sorgendeichs, der Durchstich des Bylands-Waards, die Scheidung des Rheines und der Waal statt gefunden.

Aehnliche, von Einwirkung der Nachbarstaaten unabhängige Veränderungen können bald durch Kunstaufwand, bald durch Naturereignisse auch im weiteren Verlauf der Zeit herbeigeführt werden. Erhalten dann die Verzweigungen des Rheines andere Richtungen und andere Benennungen, so können nur neue Streitigkeiten über die Anwendbarkeit der Staaten-Verträge eintreten.

Die Freiheit der Schiffahrt und die in der Wiener Akte

---

*) Dem deutschen Rhein hat Holland einen großen Theil seines vermehrten Landgebietes und seiner Sicherheit gegen das eindringende Meer zu danken. Nach den Beobachtungen von Manfred, Hartsöker und Escher führt der Rhein jährlich durch die Basler-Brücke nicht weniger als 6,978,025 Kubik-Toisen Schlamm. Wird hinzugerechnet, was die zahlreichen Flüsse dem Rheine auf seinem Laufe durch Deutschland noch an Schlamm und schlammartigen Stoffen zuführen, so erwächst der Betrag sicher auf 20 Millionen Kubik-Toisen, den Holland zu seiner Bildung jährlich nur vom Rheine zugeführt erhält.

festgesetzte Bestimmung der Schiffahrts-Abgaben würden geradezu für den wichtigsten Theil des Rheines aufgehoben werden, wenn auf der niederländischen Grenze nur ein Eingang und kein Durchgang statt hätte. Die niederländische Regierung würde die Abgaben, welche sie auf dem Rheine nicht erheben läßt, willkührlich bei dem Eingange in ihr sogenanntes Seegebiet nacherheben können. Wie kann man aber der Rheinschiffahrtsakte einen solchen Sinn unterlegen, der die Freiheit in eine bloße Täuschung verwandeln würde?

## §. 38.

Herr Dpden Hooff meint, man habe das Seerecht nicht bestreiten können, und daher es auch deutscher Seits wenig bestritten. Kaum wird aber eine Theorie leichter angefochten werden können, als diejenige, welche einst der Holländer Bynkershoek *) aufstellte und die bisher aus Mangel tieferer Untersuchung von mehreren Schriftstellern nachgeschrieben wurde. Einen Theil der See, welcher die Küsten eines Landes bespület, soll man besitzen können, so weit eine Kanonenkugel, vom Lande abgeschossen, reicht. Dieses Kanonenrecht, welches blos aus gewaltsamer Erwerbung und Behauptung herrühren kann, hat gar keine rechtliche, sondern eine willkührliche Grundlage, und ist daher bei näherer Prüfung eben so unhaltbar als die jetzige Idee eines besonderen Territorial-Meeres.

Wir wollen uns aber nicht weiter auf eine Theorie einlassen, deren Werth man bei den Mainzer Verhandlungen auf sich beruhen ließ. Eine Opposition gegen die niederländische Seerechts-Behauptung war gar nicht nöthig, um die Rheinschiffahrtsfreiheit in das Meer geltend zu machen. Der Königlich preußische Spezial-Bevollmächtigte äußerte daher im 293ten Separat-Protokolle:

*) De dominio maris.

„Man hat preußischer Seits dafür gehalten, daß es dem hohen Gouvernement der Niederlande selbst angenehm seyn werde, eine Erörterung über den Ursprung und Umfang der sogenannten Seerechte zu vermeiden.“

Bemerkenswerth ist, daß auch auf der Elbe von keinem Staate, selbst nicht von Hannover, je ein Seerecht behauptet wurde, Kraft dessen er den Eingang oder Ausgang von Waaren über die Mündung der Elbe, und zu den hinterliegenden Staaten zu transitiren, verbieten könnte. Eben so wenig ein Seerecht, kraft dessen jener Eingang oder Ausgang durchgehender Waaren einer willkührlichen Verzollung unterworfen werden könnte. Oestreich erklärte zu Dresden und die Commission stimmte ihm bei, daß alle Verfügungen zur Erleichterung des Handels und der Schiffahrt von Melnik bis Hamburg illusorisch werden würden, wenn hinter Hamburg ein willkührlich gehobener Zoll die hier gebrachten Opfer vernichten könnte.

## §. 39.

Läugnen konnte man niederländischer Seits nicht, daß die alliirten Mächte in dem Pariser Frieden die Rheinschiffahrtsfreiheit jusqu' à la mer aussprachen und daß diese Bestimmung in der Wiener Acte wörtlich wiederholt wurde. Läugnen konnte man nicht, daß der Ausdruck jusqu' à la mer mit der Bezeichnung bis in das Meer richtiger und gewöhnlicher ist als jusque dans la mer. Unläugbar war, daß der niederländische Gesandte zu Wien über den gewöhnlichen Gebrauch dieses Ausdruckes nicht den leisesten Zweifel erhob. Eben so wenig konnte in Abrede gestellt werden, daß das Stromrecht dem niederländischen Seerechte gegenüberstehet, und daß, wenn man so große Opfer von den Rheinuferstaaten verlange, von Seiten Niederlands ein Compensations-Mittel in die Waagschale gelegt werden müsse. Als solches konnte aber in keinem Falle eine beschränkte Mitbenutzung des

kleinen niederländischen Rhein-Antheiles von 42 Stunden gelten; denn es würde deutscher Seits thöricht gewesen seyn, mit Aufhebung aller deutschen einträglichen und Jahrhunderte alten Stappel den Niederländern dagegen eine freie Schiffahrt auf einem Rheingebiete von 165 Stunden zuzugestehen.

Der niederländische Bevollmächtigte suchte sein Heil einzig in der buchstäblichen Auslegung des Vertrags. Sollte sie aber zu seinen Gunsten nur einigermaßen eintreten, so müßte jusqu' à la mer gar nichts Anders als bis an das Meer heißen können und der Sinn, die Absicht, der Zweck der Contrahenten nicht entgegen stehen. Keines von Beiden tritt ein. Nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche konnte über diesen Ausdruck kein Zweifel erregt werden, und ist auch unter den Elbe- und Weser-Ufer-Staaten keiner entstanden. Wäre es inzwischen leicht, demselben einen Doppelsinn beizulegen, so könnte nicht die willkührliche Auslegung einiger aus dem Vertrage heraus gehobenen Worte, sondern es müßte der Zusammenhang der Pariser und Wiener Verträge unter dem klar vorherrschenden Gesichtspunkte der Handelsfreiheit und der Völker-Verbindung entscheiden.*) Was sollte es auch nützen, daß die Wege frei sind, wenn nicht zugleich der Markt frei ist? — Man verlangt den Beweiß, daß

*) Der niederländische Bevollmächtigte zu Mainz berief sich auf den 19ten Art. der Wiener Acte, wo es heißt: jusqu' à l' embouchure dans la mer. Allein es wurde ihm mit Sonnenklarheit bewiesen, daß solche willkührliche Uebersetzung die offenbarste Sinn-Entstellung wäre, daß das" jusqu' à l' embouchure dans la mer" ebenfalls auf das Vollkommenste richtig an Ort und Stelle stehe; denn der 19te Artikel, welcher nur von der Aufhebung der Stapel- oder gezwungenen Umschlagsrechte rede, hätte seine Bezeichnung nicht über die Mündung des Rheines hinaus ausdehnen können, ohne sich eines Unsinns schuldig zu machen, indem jenseits der Mündung, auf dem Meere nämlich keine Stapel- noch Umschlags-Rechte seyen.

die Niederlande auf ihr Seerecht verzichtet haben. Der findet sich aber schon in der Anerkennung des Pariser Friedens, im Beitritt zu der Gemeinschaft der Rheinufer-Staaten und der Zustehung einer vollen Rheinschiffahrtsfreiheit, die sich erst da enden kann, wo kein Rheinwasser mehr strömt. — So wenig derjenige, der sich in einen Gesellschafts-Vertrag einläßt, zu erklären nöthig hat, daß er seinen gleichen Antheil an der Einlage tragen und dießfalls auf die Ausübung seines Eigenthumsrechts verzichten wolle, eben so wenig bedurfte es von den Niederlanden einer besondern Erklärung. Sie bestand schon in dem Beitritt selbst, da die Niederländer aus den Verhandlungen wohl wußten und wissen konnten, daß der Rhein nicht in einen Kanal ohne Ausfluß verwandelt werden sollte. Einseitige Interpretationen können die Haupturkunde, nämlich den Pariser Vertrag weder aufheben noch vernichten.

Widersinnig erscheint übrigens der Gedanke, daß die einzigen stipulirenden Theile des Pariser Friedens, Preußen, Rußland, England und Oestreich die nie bestrittene Freiheit bis an das Meer noch ganz besonders hätten aussprechen sollen, während keine dieser Mächte einen Zoll breit Land am Rhein in Anspruch zu nehmen gedachte; denn auch Preußen glaubte am 30. Mai 1814 noch nicht, Besitzungen am Rhein zu erhalten.

Hr. Op den Hooff hebt besonders heraus, daß Preußen in dem ersten Artikel seines Entwurfs eines definitiven Reglements nicht den Ausdruck bis in die offene See gesetzt haben würde, wenn die Worte der Wiener Akte jusqu'a la mer deutlich bis in die See bezeichneten. Das Unbedeutende dieses Entwurfes muß Jedem gleich einleuchten. Nach dem bisherigen Benehmen der Niederlande konnte preußischer Seits nicht genug Vorsicht angewendet werden, die definitiven Bestimmungen vor neuen Grübeleien und künftigen Mißdeutungen zu bewahren. Preußen mußte also durch

eine scharfe Bezeichnung im ersten Artikel zu erkennen geben, daß es fernerhin nicht mit Wortforschung die Sachfindung erschweren wolle, und nur das allgemeine Interesse, selbst das der nicht vertretenen Schweiz in das Auge gefaßt habe, wenn es dem ganzen Stromgebiete des Rheins den gleichen Genuß darbiete. *)

Vergebens bemühte man sich, niederländischer Seits den Deutschen sogar begreiflich machen zu wollen, daß der Wiener Vertrag auch ohne Schiffahrtsfreiheit in die See Vortheile für sie enthalte, weil man vom Ober- und Niederrhein ohne Umladung auf die holländischen Märkte und von Cölln über Mainz hinauf fahren könne. — Wenn die Deutschen dieß einsehen lernen, müssen sie in allem Ernst eine Dankadresse votiren, daß die Niederlande nicht nur die Entfesselung des deutschen Rheins gestatten, sondern sogar so großmüthig seyn wollen, an den Vortheilen der deutschen Schiffahrtsfreiheit Antheil zu nehmen.

Der niederländische Bevollmächtigte zu Mainz wäre inzwischen nicht im Stande gewesen, sich ein ganzes Jahr lang mit der Grammatik in der Hand immer im nämlichen Zirkel herumzudrehen, wenn nicht Frankreich **) und Baden auf seine Seite getreten wären. In Hinsicht Frankreichs mag dieß nicht befremden; denn abgesehen davon, daß es mehr an den Niederlanden als an den deutschen Rheinuferstaaten seinen natürlichen

*) Da Preußen keine Abänderung der Traktaten beabsichtigt, so wird es gewiß den Art. 1 der Wiener Akte wörtlich an die Spitze des definitiven Reglements stellen lassen, sobald das Wesen derselben außer Zweifel gesetzt und durch die weitern Bestimmungen des Reglements den Uferstaaten gesichert ist.

**) Gleich im Anfang der Central-Commissions-Verhandlungen ward schon bemerklich, daß Frankreich und die Niederlande überall ihre fremden Interessen einmischten und dadurch den Gesichtskreis trübten.

Alliirten zu finden glaubte, war und ist es ganz seiner nautisch-merkantilischen Politik angemessen, das niederländische Sperrsystem zum Vortheil seiner Concurrenz mit dem niederländischen Handel auf dem Rheinstrome zu begünstigen.

## §. 40.

Das politische Frankreich berechnet sehr gut, daß wenn es die natürliche Verbindung des Rheines mit dem Welthandel vermittelst der Nordsee erschweren oder vereiteln hilft, es auf einmal mehrere Zwecke zugleich erreichet. Denn erstlich vertritt dann sein eigener Handel in künstlicher Weise jenen natürlichen Dienst; seine unbelasteten Chausseen und seine schon eröffneten und fernerhin noch zu eröffnenden Canäle verbinden den Ocean und das Mittelmeer mit dem Oberrhein, wo die Schiffahrt nur abwärts strömendes Wasser findet.

Zum Andern entwindet es dem Niederrhein, also Preussen, den Dreizack, und schwächt physisch und moralisch die Vorhut, welche das gegenwärtige Staatensystem hier aufgestellt hat.

Dagegen sichert es sich selbst auf dem südlichen Theile des Rheines eine Herrschaft, die für seinen Handel so ersprießlich, wie für seine lauernde Staatsklugheit erleichternd seyn würde. Die Pforten von Deutschland können ihm nur um so zugänglicher seyn, je mehr es seine Schiffahrt auf dem Oberrhein verstärkt, und je enger seine Interessen mit denjenigen des einen oder andern der dortigen kleinen Uferstaaten verknüpft und befreundet werden.

Die Erschwerungen auf dem Niederrhein haben auch bereits bewirkt, daß der Waarenzug anfieng, den Rhein zu verlassen und von Havre de Grace durch Frankreich zu Lande nach dem südlichen Deutschland zu gehen — ein Vortheil, welchen Frankreich durch alle möglichen Erleichterungen, be-

sonders durch neue Kanal-Verbindungen jetzt mehr als jemals zu erhöhen trachtet.

§. 41.

Was Baden bewogen hat, als der einzige unter allen deutschen Staaten der niederländischen Sache ganz entschieden nicht blos beizutreten, sondern zu gestatten, daß sein Commissär sogar die Rolle des Sachwalters für dieselbe übernahm, ist schwer oder vielleicht gar nicht zu errathen. *)

Die auf dem deutschen Bundestage übergebene Denkschrift drückt sich hierüber folgendermaßen aus:

„Nur mit Bedauern kann man wahrnehmen, daß „auch Baden dem Anscheine nach einen größeren „Vortheil von seinen Handels-Verbindungen mit Frankreich erwartend, die für Deutschland so wichtige „und mit Entwicklung des englischen Systems der Handelsfreiheit stets wichtiger werdenden Sache der freien „Rheinschiffahrt sich nicht zu eigen macht, und nachdrücklicher noch als Frankreich die Ansichten „des niederländischen Gouvernements unterstützt hat."

Der wohl berechnende Verfasser des merkwürdigen Artikels in der neuen Folge des Conversations-Lexikons (1825): „Rheinschiffahrt und Handel" äußerte hierüber S. 749: „Ein ausgeschiedenes Staats-Interesse des badischen Commissärs läßt sich nicht auffinden, da Baden weder Seehäfen hat, noch seinen Mannheimer Neckar-Stapel mit der

*) Der badische Commissär trat nicht blos als ein entschiedener Anhänger der niederländischen Sache, sondern selbst als Vertheidiger derselben in einer mit Berufung auf die römischen Pandecten und den 75 Jahre alten Bottel vorgetragenen Note auf. S. Conv. Lexikon a. a. O. S. 747.

Seesperre in Verbindung bringen kann, auch die kühnsten Ideen von zu erwartenden Handels-Vortheilen durch Frankreich oder Holland, von Anlegung eines Verbindungskanals zwischen dem Rhein und Neckar u. s. w., im Verhältniß der zu erringenden Theilnahme am Welthandel, kein ausgeschiedenes Interesse begründen können. Diese Ansicht bestätigt auch einer der Eingeweihten in das badische Schiffahrts- und Handels-Interesse, der auf allen neueren Handels-Congressen von Baden als Bevollmächtigter erscheinende Hr. geheime Rath Nebenius in seinen Bemerkungen über den Zustand Großbritanniens S. 121, wo er als entschiedener Gegner der von Holland aufgestellten buchstäblichen Auslegung des Wiener Vertrages, sich schon im Jahre 1818 mit höchstem Eifer für die gerechte preußisch-deutsche Forderung erklärt."

Alle vorzüglich den Ackerbau treibenden Uferstaaten sollten, wie es uns scheint, ganz besondern Werth auf die Schiffahrtsfreiheit in das Meer legen; denn zahlreiche Ausfuhren ihres Getreides oder Mehles über die See können und müssen ihren National-Wohlstand mehr als jede noch so großartige Handels-Verbindung erhöhen. In einem sehr interessanten, kürzlich in öffentlichen Blättern abgedruckten, ganz in das Detail gehenden Schreiben des Agenten der rheinisch-westindischen Compagnie zu Lima vom 20. August v. J. wird berechnet, daß der regelmäßige Verbrauch von Lima allein mindestens auf 5 — 600,000 Fässer Mehl pr. Jahr angenommen werden, und davon Süddeutschland in der Folge bei der Schiffahrtsfreiheit in die See 1,500,000 Thaler mindestens heimbringen könne *).

*) Einige besondere Umstände machen die Auflösung des Räthsels, daß der badische Commissär als der heftigste Anhänger des niederländischen Interesses aufgetreten ist, noch schwieriger. Dazu gehört z. B. daß schon gleich beim Zusammentritt der Central-Commission der damalige Commissär Geh. Leg.

Nassau, obwohl durch verwandtschaftliche und politische Bande an die Niederlande angezogen, verkannte nicht das Gewicht der deutschen Sache, und gab selbst dann, wenn es sich nicht entschieden für dieselbe aussprechen wollte, seinen Abstimmungen eigene diplomatische Wendungen. Für die Schiffahrts-Freiheit in das Meer erklärte sich aber sein Bevollmächtigter ganz unbedingt bei der förmlichen Abstimmung über den ersten §. des preußischen Reglements-Entwurfes, indem er in der Sitzung vom 25. August 1823 wörtlich aussprach:

„D'après les instructions de ma très haute cour „j'accepte dans tout son ensemble le pro„jèt de réglement définitif proposé par la Prusse „et par conséquence aussi l'article pré„mier.“

## §. 42.

Nachdem man sich in dem an und für sich langweiligen Streite über die Ausdehnung der Schiffahrtsfreiheit erschöpft

---

Rath v. Müssig in den Protokollen der Central-Commission als ein holländischer Anhänger bemerklich wurde, obschon zu jener Zeit noch nicht an Handels-Verbindungen oder ein besonderes merkantilisches Staats-Interesse gedacht werden konnte, daß er nach seiner Abberufung, (wie man in Mainz sagte), das Heft als vortragender Rath über die Rheinschiffahrts-Sachen in dem badischen Departement des Äußeren noch stärker in die Hände bekam und fortdauernd haben soll u. s. w. Im Gegensatze ist auch notorisch, daß der jetzige sehr verehrte Großherzog von Baden sehr deutsch gesinnt ist, die Handelsfreiheit auf alle Art in Schutz nimmt, und die Produktion in seinen Staaten kräftig befördert. Gewiß würde er in seiner Weisheit längst seine Stände zu Bericht gezogen haben, wenn es den Anschein hätte, daß wegen überwiegendem speziellen Staats-Interesse die Trennung von der deutschen Sache fortgesetzt werden müße.

und gegen die Absicht der niederländischen Partei dem Königlich Preußischen Spezial-Commissär viele Gelegenheiten gegeben hatte, die wahren Verhältnisse der Sache und die unrichtigen gegentheiligen Behauptungen zu entwickeln, gieng der niederländische Commissär zum großmüthigen Anerbieten von Concessionen und Concessionchen über. Es würde zu weit führen, auch die Geduld der Leser erschöpfen, wenn wir sie in das Detail einführen wollten, wie die niederländische Diplomatie ganz langsam, ohne etwas reelles zu opfern, verschiedene Opfer anbot, und sowohl ihre Partei, als die öffentliche Meinung von ihrem Wunsche einer gütlichen Ausgleichung zu überreden.

Alle Bewilligungen bestanden im Wesentlichen in Folgendem:

1) An die Stelle des Lecks die Waal als Fortsetzung des Rheines, ihrer größeren Schiffbarkeit treten zu lassen.

Ist ohnehin schon im Art. 1. der Wiener Akte zugestanden.

2) Aufhebung der 15 Zusatz Prozente für das Syndikat.

Eine schon durch Königlich Niederländischen Beschluß vom 26. Mai 1818 aufgehobene Abgabe.

3) Feste Beibehaltung der niederländischen Transit-Abgaben nach dem Tarif von 1822.

Höher kann man sie ohnehin nicht treiben, ohne das eigene niederländische Handels-Interesse zu verletzen, daher später sogar noch einige Minderungen angeboten wurden.

4) 15 und resp. 10 Centimes Oktroi-Gebühr

weniger, als man niederländischer Seits nach der Wiener Akte nehmen dürfe.

Kann durch die Transit-Abgabe dreifach eingebracht werden.

5) Tarifirung mehrerer Artikel nach dem Gewichte, statt nach dem Werth.

Ist der niederländischen Staatskasse nicht zum Nachtheil und in mancher Hinsicht auch für ihr Erhebungs-System vortheilhafter.

6) Beschränkung der gänzlichen Durchfuhr-Verbote auf Salz, feinen Thee, Häringe u. s. w.

Jedes Durchfuhr-Verbot ist ohnehin eine Verletzung der Wiener Akte, weil Handelsschiffahrts-Freiheit und Sperren einander wie Licht und Finsterniß entgegen gesetzt sind. Es konnte daher auch gar nicht in Anschlag kommen, daß die Niederlande später die Fische gegen eine Transit-Abgabe von 1 % wollten passiren lassen.

7) Abschaffung der Plombirungs-Kosten für die durchgehenden Waaren. Die Plombirung selbst sollte durch eine für den Schiffer kostenfreie Bewachung am Bord des Schiffes ersezt werden.

Eine so ungerechte Besteuerung des Transits, wie diese, findet sich wahrhaftig in keinem einzigen Staate und wenn er auch ein noch so strenges Douanen-System befolgt; denn die Plombage in den Niederlanden ist nicht etwa eine Bezahlung für die verwendet werdenden Bleie, sondern eine eigene Abgabe selbst für diejenigen Güter, die nicht plombirt werden, oder auch ihrer Natur nach gar nicht plom-

dirt werden können. Sie ist nicht unbedeutend, da sie sich bei manchen Artikeln auf 1 bis 1¼ Prozent ausdehnt.

Daß eine solche sogenannte Verbleiungs-Gebühr aufhören muß, wenn das Schiff durch Douaniers begleitet wird, versteht sich wohl von selbst.

Wie ganz anders wird nicht schon längst der Zollschutz auf dem preußischen Rheine ausgeübt! Der Schiffer ist da keinen lästigen Visiten der Douaniers wie in den Niederlanden ausgesezt. Die Schiffsbegleitung kostet ihn keinen Kreuzer. Nie wurde, selbst nicht einmal für die verwendet werdenden Bleie, etwas mehr als der Werth in Anrechnung gebracht. Nirgend ist der Schiffer den Chikanen oder der Willkühr der Douaniers Preis gegeben, und die Humanität der Behandlung gilt als Hauptgrundsatz in der preußischen Mauthpraxis. Anfangs kamen zwar, wie bei allen neuen komplicirten Anstalten, auch Mißgriffe und Mißbräuche vor. Die königl. preußische Regierung griff aber alsbald mit Festigkeit ein, und es wird jezt jeder Niederländer die Vorzüge der Güter- und Schiffer-Behandlung auf dem preußischen Rheinantheil zugestehen müssen.

§. 43.

Es versteht sich von selbst, daß solche Bewilligungen, wie sie die niederländische Regierung, theils ihres eigenen Vortheiles, theils der eingeschlichenen Mißbräuche wegen zugestehen wollte, nicht geeignet waren, von Seiten der Deutschen das Recht auf die Rheinschiffahrtsfreiheit in die See aufzugeben. Sie konnten nicht zur Hälfte die Vortheile aufwägen, welche die Niederlande auf dem ganzen Rheinstrome erringen wollten. Für diese sollte überall Freiheit bestehen — für die Deutschen aber der Schlagbaum an den Mündungen des Rheines neuerdings auf Jahrhunderte zugezogen, und derselbe als ein niederländisches Privatgut nur zum Vortheil der Niederländer benutzt werden.

Preußens Geduld ward endlich erschöpft, nachdem es zu Mainz alle Mittel, die deutsche Sache durch Unterhandlungen bei der Central-Commission zum Ziele zu führen, zwecklos zur Anwendung gebracht hatte. Auch von dem Königlichen baierischen Bevollmächtigten waren fruchtlose Versuche gemacht worden, durch einen wohl berechneten Vermittlungs-Vorschlag, der die freie Fahrt in die See nur auf Schiffe der Rheinuferstaaten mit eigenen Landeserzeugnissen beschränken sollte, die Sache auszugleichen. Man fühlte endlich ziemlich allgemein die Nothwendigkeit, einen andern Weg als den bisherigen einzuschlagen; denn selbst der herzoglich nassauische Commissär erklärte am 6. März 1824: „Aus der Lage unserer Verhandlungen und da auch die annähernden Vorschläge des königlich bairischen Herrn Bevollmächtigten keinen Eingang gefunden, ersehe ich, daß unsere Commission ihr Ende erreicht hat, und die Rheinschiffahrt auf dem bisherigen Weg ihre ohnehin schon zu lange verzögerte neue Organisation nach den Congreß-Beschlüssen nicht erreichen wird."

Der königlich preußische Bevollmächtigte erklärte daher mehrmals auf Befehl seines allerhöchsten Hofes, daß, weil jeder Versuch als erfolglos sich bewährt habe, er seine Theilnahme an den Unterhandlungen über das definitive Reglement für jezt beschließe. Er verließ Mainz und ist seither mit vollem Rechte nicht mehr dahin zurück gekehrt, weil die niederländische Regierung zwar noch allerlei Kleinigkeiten zugestehen, aber den Grundsatz der freien Schiffahrt in die offene See, so wie er an der Spitze der Elbe- und Weser-Schiffahrts-Akten steht, nicht anerkennen wollte.

## §. 44.

In dieser Crisis ließ der königlich niederländische Commissär, es sey direkt oder indirekt, eine Mine springen, die

zwar nicht zerstörend wirken, aber doch einen täuschenden Allarm im Publikum verbreiten konnte. Die Mehrheit der Commissäre sollte nämlich unter dem erborgten Namen der Central-Commission den ersten Artikel des preußischen Reglements-Entwurfes verwerfen, folglich den Rhein als gesperrt an seiner Mündung zu Gunsten des holländischen Handels erklären. Vier Stimmen machen die Majorität der Central-Commission. Für die Niederlande als Parthei mitgerechnet, konnte durch den Uebertritt von Nassau eine Majorität zu Stande gebracht werden. Der Herzoglich Nassauische Commissär zog sich zwar nicht ausdrücklich von der deutschen Sache zurück. Er suchte aber zweideutige Wendungen und ließ seine Stimme für die Niederlande zählen. So geschah es, daß plötzlich unter dem erborgten Namen der Central-Commission der Niederländische, Badische, Französische und Nassauische Commissär folgenden höchst auffallenden, ganz nichtigen Beschluß faßten:

„Da die auf einander gefolgten Anerbietungen, welche die königlich Niederländische Regierung durch ihren Bevollmächtigten in Mainz vorlegen ließ, in der Absicht um den Waaren-Transit über den Rhein, jenseits der Mündungen des Stromes und umgekehrt, auf eine unwandelbare Weise nach den oben entwickelten Grundsätzen, und nach einem billigen, für den Handel aller Nationen so günstig als möglichen Maasstaabe zu erleichtern und zu reguliren, bemessen sind; so erachtet die Central-Commission der Wahrheit und ihrer Stellung, als gemeinschaftliche durch die Wiener Congreß-Akte bestellte Behörde, die Erklärung schuldig zu seyn, daß mittelst dieser Anerbietungen und der Vollständigung, welche die königlich Niederländische Regierung denselben, in Gefolge der billigen Forderung der Rheinuferstaaten, noch geben zu wollen, angezeigt hat, hiernach vollkommen sowohl dem Geiste, als dem klaren und deutlichen Wortlaute der Wiener Congreß-Akte,

wie auch den verschiedenen Bestimmungen und Forderungen, welche dieser Akte nachgefolgt oder ihr vorausgegangen sind, Genüge geleistet seyn wird.

Dem gemäß verwirft die Central-Commission den 1ten Artikel des durch die königlich Preußische Regierung vorgelegten Entwurfs zu einem Definitiv-Reglement, so wie die weiteren damit zusammen hängenden Artikel und Bestimmungen des benannten Entwurfes, und erklärt, indem sie sich ein für allemal an den Text selbst des 1ten Artikels der Congreß-Akte haltet, daß besagter Artikel in seiner authentischen und ursprünglichen Fassung, in das in Vollzug des Art. 31. der Congreß-Akte zu Stande zu bringende Definitiv-Reglement eingerückt werden wird."

Die vielfache Richtigkeit dieses Beschlusses muß Jedem, selbst wenn er auch befangen ist, sogleich bemerklich werden, denn

1) ist die Central-Commission weder berufen noch bevollmächtigt, die Wiener Akte, wo sie zweifelhaft zu seyn scheint, authentisch zu erklären. Ihre Competenz beschränkt sich nur auf die Anwendung und Entwicklung der zu Wien ausgesprochenen Grundsätze und Vorschriften.

2) Eine Erklärung zweifelhafter Stellen konnte, wenn sie nöthig war, nur von den garantirenden Friedensstiftern ausgehen. Zwei der großen Mächte, welche die Wiener Akte mit unterzeichnet haben (England und Oestreich) waren bei den Berathungen zu Mainz gar nicht vertreten, bedurften auch bei der beschränkten Vollmacht der Central-Commission keiner Vertretung in derselben. Rußland konnte nie übergangen werden.

3) Eine Interpretation war überdieß als eine Aende-

rung der Rechte der Einzelnen nie durch Stimmenmehrheit der Interessenten ausführbar. Der Art. 17. der Wiener Akte ist hierüber eben so deutlich als entscheidend *).

Diese ganze diplomatische Täuschung, welche nur das uneingeweihte Publikum augenblicklich irre leiten konnte, war also zwecklos, was auch Hr. Opden Hooff S. 72 seiner Partheischrift zu fühlen scheint. Baiern und Hessen protestirten sogleich feierlich und kräftig gegen den unbefugten Beschluß, und Preußen, das wie bekannt die Theilnahme an den Central-Commissions-Verhandlungen bereits aufgegeben hatte, trat natürlich denselben bei. Immerhin wird aber dieser Schluß-Akt der Central-Commission merkwürdig in der Geschichte bleiben, weil noch nie bei einem Gesellschafts-Vertrag einzelne Interessenten faktisch selbst zugestanden haben, daß von ihnen ein Löwen-Vertrag abgeschlossen worden sei **).

## Diplomatische Verhandlungen zu Wien, Verona, im Haag und zu Brüssel.

### §. 45.

Während der Dauer der vieljährigen, zu gar keinem

---

*) In dem Protokolle vom 24. Juli 1822 hat der niederländische Bevollmächtigte selbst erklärt:

„daß er hinsichtlich des definitiven Reglements die Gültigkeit der Majo-„ritäts-Conclusionen oder Discussionen nicht anerkennen könne."

(Note des Uebersetzers.)

**) Der herzoglich nassauische Commissär erhielt, wie aus öffentlichen Blättern

Ziele führenden Mainzer Verhandlungen hoffte man allgemein, daß auf einem der damaligen öfteren Congresse die eigentliche Streitfrage über die Rheinschiffahrt werde beseitiget werden. Vergebens waren die Blicke im Jahr 1820 nach Wien gerichtet, wo der bekannte Ministerial-Congreß Gelegenheit hatte, diese wichtige deutsche National-Angelegenheit wenigstens dem Zustande der Lähmung zu entreißen. Allein es schien, daß man entweder aus Zartgefühl einen Gegenstand nicht berühren mochte, bei dem die entgegengesezten Interessen allerdings schwerer auszugleichen waren, oder daß die diplomatische Gewandtheit des niederländischen Ministers Herrn von Falk es dort nicht zu Abfassung eines alle Schwierigkeiten beseitigenden Beschlusses kommen ließ. Kurz, man begnügte sich von beiden Seiten mit einem ziemlich allgemeinen wechselseitigen Versprechen, die über die Freiheit der Flußschiffahrt in der Wiener Congreß-Akte gegebenen Vorschriften unverbrüchlich befolgen, die schon bestehenden Unterhandlungen auf das thätigste betreiben und in der kürzesten Frist beendigen zu wollen. Das Wie?, welches sich in einen gordischen Knoten verschlungen hatte, und worauf es hauptsächlich ankam, wurde aber mit Stillschweigen übergangen.

## §. 46.

Kräftiger brachte im Jahre 1822 England den Gegenstand der freien Rheinschiffahrt auf dem Congresse zu Verona zur Sprache. Der Herzog von Wellington gab als englischer Gesandter im Auftrag seines Hofes und aus Veranlassung der damals neu erschienenen niederländischen Zolltarife, in welchen mehrere über das Meer auf dem Rhein

---

bekannt ist, bald nach Fassung dieses Beschlusses den niederländischen Löwen-Orden.

transitirende Waaren theils verboten, theils mit unverhältnißmäßigen schweren Abgaben belegt wurden, folgende Note zu Protokoll:

„Le plénipotentiaire de Sa Majesté Britannique a reçu de son gouvernement l'instruction de porter à l'attention des ministres des Gouvernements alliés réunis à Verone sur l'état de la navigation du Rhin.

D'après le premier des articles concernant la navigation de cette rivière, qui sont annoncés comme parties integrantes à l'acte du Congrés de Vienne de 1815, cette navigation doit être entièrement libre „du point, où il devient navigable jusqu' à la mer,“ *) et ce principe est généralement sanctionné par toutes les dispositions de l'acte séparé, dont le dit article fait partie.

Non obstant ce traité, auquel toutes les puissances de l'Europe ont accédé, le Gouvernement des Pays-bas a jugé à propos, de fermer l'embouchure du Rhin contre le commerce du monde, et je joins ici une liste d'articles, dont le transit par les Pays-bas sur le Rhin est légalement defendu, malgré l'esprit et la lettre du traité.

---

*) Die Note ist ursprünglich in englischer Sprache abgefaßt und drückt sich in der Hauptstelle noch deutlicher als im Französischen aus. Sie lautet: „the navigation of that River ought to be entirely free from the Point at which it becomes navigable to its mouth - - - the Government of the Nederland have thought propre to close the mouth of the River against the commerce of the World u. s. w.“

Cet objet étant d'un intérêt général, le plénipotentiaire de Sa Majesté Britannique a été instruit, de proposer aux ministres de ses alliés, de faire par les ministres de leurs cours à Bruxelles une démarche auprès de sa Majesté le Roi des Pays-bas, pour l'engager, à prendre d'accord avec les autres puissances riveraires une mesure, qui assurera l'exécution du traité de Vienne relativement à la navigation du Rhin."

In der Conferenz vom 27. November 1822. wurde hierauf folgender Beschluß gefaßt:

„Monsieur le plénipotentiaire de Sa Majesté Britannique a lu et déposé au procès verbal de ce jour la pièce ci-annexie, par la quelle il propose, de charger les ministres des cinq cours à Bruxelles d'une démarche auprès du Gouvernement des Pays-bas, pour concerter avec ce gouvernement une mesure faisant cesser les obstacles, qui s'opposent encore à la libre navigation du Rhin conformement à l'acte du congrès de Vienne.

Messieurs les plénipotentiaires d'Autriche, de Prusse et de Russie reconnaissant, que les cinq puissances sont effectivement appellées à concourir à l'exécution des dispositions de l'acte du congrès de Vienne, relativement à la libre navigation du Rhin, et que les difficultés, qui restent à surmonter à cet égard, viennent pour la plus grande partie de la part du gouvernement des Pays-bas, sont convenus avec Monsieur le Duc de Wellington, à ce que les missions de leurs cours à Bruxelles seraient instruites sans délai, de se concerter entr'elles et avec le ministère de Sa Majesté très

chrétienne, à l'effet d'adresser au ministère des Pays-bas des représentations convenables pour amener aussi promptement que faire se pourra, un accord satisfaisant sur ce qui fait l'objet des plaintes des parties intéressées.

Messieurs les plénipotentiaires de France persuadés d'avance, que leur gouvernement n'aura aucune objection à prendre part à cette démarche, se réservent de lui en faire leur rapport."

Der Uebersetzer des Etwas über die Rheinschiffahrt vom Advokat Op den Hooff hebt S. 72 besonders heraus, daß dieser Beschluß ohne Frankreichs positive Zustimmung gefaßt worden sey.

Wir wollen hier unerörtert lassen, in wie ferne diese Behauptung nach der diplomatischen Praxis ihre Richtigkeit hat. Angenommen aber auch, daß sich der französische Bevollmächtigte nicht blos auf den Mangel an Instruktion bezogen, sondern sich statt der günstigen Aeußerung und vermöge erhaltener Weisung sogar von dem Beschluß zurückgezogen hätte, (was nicht der Fall ist) so würde hieraus dennoch zu Gunsten der Niederlande nichts gefolgert werden können, weil die französische Zustimmung in dieser Sache, in soweit sie im Pariser Frieden ihren Ursprung hat, durchaus nicht erforderlich war.

Ueberhaupt müssen wir bei dieser Gelegenheit auf den großen diplomatischen Irrthum aufmerksam machen, daß die niederländischen Vertheidiger auf die besondere Ansicht Frankreichs von der Schiffahrtsfreiheit in das Meer ein großes Gewicht zu ihren Gunsten legen wollen. Frankreich war, wie wir schon früher erinnerten, bei dem Pariser Frieden noch nicht auf gleicher Linie mit den vier großen verbündeten Mächten, welchen allein das Werk der Friedensstiftung, der

Länder-Vertheilung und der Erschaffung eines neuen europäischen Staaten-Systems zukam, die auch allein den bekannten Garantie-Vertrag unterzeichneten. Nur ihnen wurde Niederlands Beitritts-Urkunde ausgestellt. Frankreich acceptirte lediglich den Pariser Friedens-Vertrag, und erwarb zuerst aus demselben seine in der Folge gleich stehenden Rechte. In so ferne daher, wie bei der Rheinschiffahrtsfreiheit, Gegenstände zur Sprache kommen, die einzig von den verbündeten vier Hauptmächten durch den Pariser Friedensschluß festgesetzt wurden, kann Frankreichs abweichende Meinung von der Auslegung desselben gar nicht in Anschlag gebracht werden, und diese einzig nur den in Paris stipulirt habenden Mächten, nemlich Preußen, England, Rußland und Oestreich zustehen. Erst nach dem Pariser Frieden trat Frankreich in die Reihe der verbündeten Mächte *)

## §. 47.

Die Veroneser Verhandlungen und Beschlüsse kamen auch bei den Diskussionen der Central-Schiffahrts-Commission in Mainz über den von Preußen vorgelegten Art. 1 eines definitiven Reglements zur Sprache.

Einige Bevollmächtigte haben darin, daß von den verbündeten Mächten nur die Aufhebung der Rheintransit-Verbote gefordert worden sey, ohne zugleich der freien Schiffahrt in die See zu erwähnen, eine Bestätigung ihrer Ansicht zu Gunsten der Niederlande finden, und hieraus schließen wollen, daß davon in dem Rheinschiffahrts-Reglement nicht die Rede seyn dürfe. Das Unrichtige davon muß bei einiger Erwägung

*) Merkwürdig ist, daß sich seit langer Zeit dessen Bevollmächtigter zu Mainz ziemlich passiv verhält. Vielleicht trägt man doch Bedenken, im Widerspruch mit Rußland, Oestreich, England und Preußen ferner eine Meinung zu verfechten, die doch nicht durchzusetzen ist.

University of MICHIGAN



Jedem einleuchten. In den Pariser und Wiener Verträgen ist durchaus keine besondere Bestimmung wegen einer Freiheit des Waaren-Transits enthalten, sondern durchweg nur von der Freiheit der Handels-Schiffahrt, navigation sur le rapport du commerce, die Rede; nicht Handels-Vertrag, sondern ein Schiffahrts-Reglement, auf der Basis der freien Schiffahrt, sollte in Mainz vereinbart werden. Wäre mithin die Schiffahrt an den Ausmündungen des Rheins rechtlich gehemmt, so wäre auch durchaus kein Rechtsgrund vorhanden, um von den Niederlanden die Freiheit des Waarentransits oder doch die Aufhebung der Transit-Verbote und Ermäßigung der Transitabgaben zu verlangen. Es folgt hieraus umgekehrt, daß die verbündeten Mächte schon mittelst ihrer, obwohl nur in Hinsicht des Waaren-Transits geschehenen Einschreitung bei dem niederländischen Gouvernement ihre Ansicht an den Tag gelegt haben, daß der Pariser Friede und der Wiener Congreß die Freiheit der Handels-Schiffahrt aus dem Rheine in die See gewollt habe, als deren nächste Folge sie die Aufhebung der Transit-Verbote verlangen.

## §. 48.

Gemäß des Veronaer Beschlusses wurden von den Gesandten der vier verbündeten Mächte schon im Februar 1823 bei dem niederländischen Gouvernement kräftige Vorstellungen angebracht. Dieses hielt es aber seinem Interesse angemessen, mit seiner Ansicht nicht hervorzutreten, sondern nur ausweichend unter Verweisung auf die Verhandlungen in Mainz zu antworten. Die betheiligten Gesandtschaften erneuerten noch in demselben Monate ihre Anträge. Dessen ungeachtet, und zuerst nach mehreren wiederholten Einschreitungen, wurde niederländischer Seits eine Erwiederung im Julius 1825 abgegeben, und in derselben versucht, die Rheinsperre an der Mündung des Stromes gegen die verbündeten Mächte als ein Souverainitätsrecht zu behaupten.

Preußen und England traten sogleich der niederländischen Ansicht auf das Bestimmteste entgegen.

Merkwürdig ist die damalige Aeußerung des englischen Gesandten in Haag, Sir Carl Bagot. Als man ihn auch mit den grammatikalischen Spitzfindigkeiten hinhalten wollte, indem man ihm die Schiffahrt bis zu den Ausmündungen in das Meer (jusqu'aux embouchures dans la mer) freistellte, fragte derselbe mit dem ihm eigenen Scharfsinn: „Diese Mündung, ist sie das Meer oder ist sie die Mündung des Rheines?

Von nun an wurde der Notenwechsel zwischen den Gesandten der vier alliirten Hauptmächte und dem niederländischen Departement der auswärtigen Angelegenheiten lebhaft betrieben. Unter den ersteren herrschte von Petersburg bis Wien und von London nach Berlin nur eine und dieselbe Meinung über die ausgesprochene vollkommen freie Rheinschiffahrt bis in das Meer.

Am ausführlichsten entwickelte Oestreich in der Note vom 14. Februar 1826 die rechtlichen Ansprüche der Rheinuferstaaten auf die unbeschränkte Ausführung des Pariser Friedens und des Art. 1. der Wiener Akte: „die Freiheit der Rheinschiffahrt bis ins Meer" sagte es: „ist eine ausdrückliche Bedingung des Daseyns des Königreichs der Niederlande.

Die alliirten Mächte verfügten über den Theil des Rheines, der Holland durchströmt, an dem nämlichen Tage, als sie dem Hause Oranien die Herrschaft über Holland wieder gaben, und früher zwar, als sie dieser Herrschaft diejenige über die Niederlande zugesellten.

„Sie können den Grundsatz der freien Rheinschiffahrt nicht auslöschen, welchen sie vor dem Angesicht der Welt in

in der ersten Urkunde der diplomatischen Restauration von Europa proklamirt haben. Auch ist dieser Grundsatz noch besonders durch den 3. Artikel des geheimen Pariser Vertrags geheiligt, und durch die Vereinigungsakte vom 21. Juli 1814 mit dem Hause Oranien von diesem genehmigt worden.

„Das Völkerrecht — so fährt die Note fort — steht auf einer höhern Stufe wie die Verfügungen administrativer Behörden, und die aus demselben entstehenden Folgerungen sind in zu enger Verbindung mit dem Grundsatze der Unverletzlichkeit der Traktate, als daß die vier Mächte die Forderung, in den Genuß eines für alle Nationen erworbenen Rechtes zu treten, Rücksichten unterordnen könnten, die nur aus örtlichen Verhältnissen und der Handelsgesetzgebung der Niederlande entspringen.

„Das europäische Völkerrecht will, daß Se. Majestät der König der Niederlande seine Souverainität den Bedingungen unterordne, die in den Traktaten festgestellt sind.

„Wenn in den Berathungen in Mainz gesagt wurde, daß die Schiffahrt auf dem Rheine frei seyn solle bis in das Meer und umgekehrt, so hat man weiter nichts gethan, als den Text einer europäischen Stipulation wiederholt, welche unwiderruflich in dem Gesetzbuche des Völkerrechts eingeschrieben ist.

„Die holländischen Bevollmächtigten können nicht ignoriren, daß das Meer dem Völkerrechte eben so unterworfen ist, wie das feste Land. Sie müssen um so weniger ignoriren, daß die Oeffnung und Sperrung der Flüsse der Gegenstand eines Traktates zwischen Staaten seyn können, als ihre vormalige Regierung vermöge des Traktats von Münster während 150 Jahren die Schelde geschlossen gehalten hat, und diese Sperrung erst mit der Republik in Folge des Traktats

vom Haag vom 16. Mai 1795 aufgehört hat, zu bestehen.

Wenn die Holländer in dem Augenblick, wo sie im Jahr 1648 zur endlichen Anerkennung ihrer Unabhängigkeit gelangten, mit Philipp VI. stipuliren konnten, daß die Schelde zum großen Nachtheil der katholischen Niederlande geschlossen wurde, so konnten auch ihrerseits die vier alliirten Mächte, nachdem sie beigetragen hatten, Holland von dem Verbande mit dem französischen Reiche zu befreien, mit um so größerem Rechte die Freiheit der Rheinschiffahrt, so wie die Befreiung der Schelde proklamiren, als sie diese versöhnende Ausgleichung den Nationen schuldig waren, welchen das feindseelige System der Ausschließung während 150 Jahren so verhaßt gewesen seyn mußte.

„Wenn den Holländern die Stipulation von 1648 genügte, um bis zum Ende der Republik die Schelde trotz aller Einreden für geschlossen zu halten, sollte da den Alliirten und dem gesammten Europa die Pariser Stipulationen nicht hinreichend scheinen, um die Schelde und den Rhein trotz aller Einwendungen zu öffnen, so wie die Mächte diese Zusicherung vom 30. Mai 1814 und zwar in Gegenwart des Fürsten proklamirt haben, der im Begriffe war, Holland ex jure novo in Besitz zu nehmen."

Rußland, welches schon früher als Oestreich einen sehr befriedigenden Ausspruch für die deutsche Sache gethan hatte, wollte dieser östreichischen Note sogleich beitreten und seine Zustimmung wiederholen, als es dringend vom niederländischen Hofe ersucht wurde, seine — die niederländische — Antwort zuerst abzuwarten.

Wirklich erfolgte diese auch am 13. Juni desselben Jahres auf eine Art, die alle hohen alliirten Höfe in Erstaunen

setzen mußte *). Unter anderem heißt es in der dießfallsigen Note:

„Der Pariser Traktat hat dem Hause Oranien die Souverainitätsrechte keineswegs übertragen. Diese Uebertragung war weder von den hohen Alliirten noch von Frankreich abhängig; auch sprach der Traktat von der Souverainität des Hauses Oranien nur historisch.

„Holland hatte sich bereits im Jahre 1813 unter diese Souverainität begeben, folglich zu einer Epoche, wo noch keine Rede weder von einem Pariser Vertrag noch von der Wiener Congreß-Akte seyn konnte.

„Der König verdankt seine Souverainität der Vorsehung und nach ihr dem von seinen Vorfahren für das Vaterland vergossenen Blute, dem Ruhme und dem Wohlstande, den es unter ihrem Schutze erlangt hat; dem innigen Verhältnisse, das sich im Laufe der Jahrhunderte zwischen ihnen und der Nation angeknüpft hat, den alten Rechten seines Hauses und dem Vertrauen, so wie der freiwilligen Wahl eines freien Volkes.

„Sie schreibt sich keineswegs von der Vereinigungs-Akte, die den 21. Juli 1814 angenommen wurde, und nur Belgien betrifft, her, sondern von der Ankunft des Königs in Holland am 30. November 1813, vom 2. Dezember desselben Jahres, wo Seine Majestät als souverainer Monarch in Amsterdam ausgerufen wurde, und vom 29. März 1814, Epoche der Sanktion und Bekanntmachung des Fundamental-Gesetzes.

„Nach dem Beglaubigungs-Schreiben des ersten russi-

*) Die östreichischen, so wie die niederländischen Noten sind durch die allgemeine Zeitung und das Journal de Francfort bekannt geworden.

schen Gesandten sind es nicht die erhabenen alliirten Souverains, sondern die glücklichen Umstände, welche das Haus Oranien wieder an die Spitze der Regierung von Holland gestellt haben. Am 16. März 1815 nahm der souveraine Fürst aus eigener Machtvollkommenheit den Königstitel an.

„Nie hätten Se. Majestät der König die Souverainität der vereinigten Provinzen angenommen, wenn dieselbe ihren Ursprung einem fremden Bunde hätte verdanken sollen, wie mächtig auch dieser Bund, wie hochherzig auch seine Chefs gewesen wären."

„Eine fremde Proklamation (des Prinzips der freien Rheinschiffahrt) kann in einem unabhängigen Staate keinen Werth haben; sie hat als solche nie bindende Kraft für ihn; auch beschränkte man sich darauf, gewisse Anordnungen hinsichtlich der Rheinschiffahrt zu vereinigen, welche für die Niederlande nur durch ihren Beitritt zur Wiener Congreß-Akte verbindlich wurden, ein Beitritt der allein ihrem eigenen freien Willen, nicht aber einer Willens-Bestimmung durch die hohen Alliirten zuzurechnen ist, wodurch derselbe null und nichtig gewesen wäre, weil man auf diese Art die moralische Mitwirkung einer der contrahirenden Parthieen ausgeschloßen hätte.

„Außer dem Gesetze der Verträge erkennt die niederländische Nation keine anderen Gesetze an, als die sie sich selbst nach der Form ihrer Constitution gegeben hat.

„Was die Gebiets-Vergrößerung durch die Vereinigung von Belgien angeht, so verdankt diese keineswegs ihren Ursprung den Vortheilen, welche für Holland daraus erwachsen würden, noch dem Verlangen, sich Holland gefällig zu erzeigen, sondern dem Bedürfniß einer Garantie für das europäische Gleichgewicht."

Herr Op den Hooff äußert *): Daß auf eine würdige, angemessene Art von den Niederlanden geantwortet worden sey. Mehrere französische und Schweitzer Blätter ersten Ranges behaupten dagegen, daß die Sprache für einen jugendlichen Staat viel zu stark sey. Wir wollen dahin gestellt seyn lassen, welches Urtheil das richtigere ist, glauben aber, daß Hr. Op den Hooff alle Schranken der Bescheidenheit durchbrach, indem er in der Note **) die würdige Sprache einer großen Macht, die auch jeder Niederländer mit Ehrfurcht nennt, höchst vermessen eine Anmaßung eines deutschen Hofes nannte.

Die Grundlage der Antwort der Niederlande beruht in folgenden vier Hauptsätzen:

1) daß der Pariser Friedenstraktat nicht unbedingt bindende Kraft für sie habe;

2) daß die Autorität der alliirten Mächte von ihnen in der Art nicht anerkannt werde, als wenn von diesen ihnen die Souverainität übertragen worden sey;

3) daß ihnen das Auslegungsrecht der Wiener Congreß-Akte eben so zustehe, wie jedem Andern, und endlich

4) daß der Souverain der Niederlande, mit Holland selbst, dessen See-Territorium ohne direktes fremdes Zuthun wieder erobert habe.

Zu 1 und 2. Holland hat am 21. Juli 1814. die Vereinigungs-Akte zu Paris unterzeichnet, und da nicht in Zweifel gestellt, ob die alliirten Mächte am 30. Mai

*) A. a. O. S. 74.

**) A. a. O. S. 74.

1814 ein Recht hatten, über Holland und dessen Souverainität zu verfügen oder nicht. Man erlaube die bescheidene Frage, ob diese ohne die alliirten Heere, unter welchen sich kein Holländer befand, hätte geltend gemacht werden können?

In jedem Falle sind die Niederlande dem 5ten Artikel des Pariser Traktates durch den Beitritt zur Wiener Congreß-Akte beigetreten; denn was jener gebot, ist durch diese erfüllt und beide sind in Bezug auf Schiffahrt unzertrennlich.

Zuerst nach dem Artikel 5 des Pariser Friedens über Schiffahrts-Freiheit ist §. 6. die Errichtung des Königreichs der Niederlande beschlossen und proclamirt worden. Warum diese erfolgte, ist gleichgültig — genug daß sie diesem Beschlusse der alliirten Mächte ihr Daseyn dankt.

Zu 3. Ist wohl das Auslegungsrecht nicht von dem einzelnen Interessenten, der seinen Vortheil sucht, sondern von der Gesammtheit derjenigen abhängig, welche das Grund-Prinzip, nach welchem die Auslegung geschehen muß, ausgesprochen haben. Wie kann diese gegen die vereinigte Stimme der vier großen alliirten Mächte als einzigen Schöpfer des Pariser Friedens Statt haben?

Hiezu tritt ferner noch, daß bei Abschluß der Elbe- und Weser-Schiffahrts-Akten, an deren Spitze das Prinzip der Schiffahrts-Freiheit steht, nebst Preußen und Oestreich, auch Sachsen, Hannover, Dänemark, Kurhessen, Braunschweig, Mecklenburg-Schwerin, die Anhaltischen Herzogthümer, Lippe, Hamburg und Bremen ganz gleiche Ansicht hatten, und die Schiffahrt bis in die offene See frei erklärten. *)

*) Von den holländischen Anhängern wurde dagegen in öffentlichen Blättern erwiedert, daß aus dem, was in dieser Hinsicht bei den Elbe- und Weser-

Zu 4. Mit den von uns früher (§. 7) zusammen gestellten allgemein anerkannten historischen Sätzen stehet diese Behauptung im grellen Widerspruche. Läßt sich denn läugnen, daß die Landung des damaligen Erbstatthalters unter dem Schutze der Engländer geschah? Ist nicht über dem innern Eingang der Börse in Amsterdam von den Niederländern selbst eine Marmortafel zu Verewigung der Anwesenheit Kaisers Alexander angebracht, deren Inschrift ihn den Befreier von Holland nennt? *)

Ein großer Theil des Publikums glaubt irrig, daß mit der niederländischen Antwort die weitere Verhandlung abgebrochen, also von Seite Oestreichs nichts erwiedert worden

---

Comissionen beliebt worden, keine Verbindlichkeit für Niederland abgeleitet werden könne, sich dieselbe gefallen zu lassen. Allein wenn nebst den alliirten Mächten so viele Staaten eine und dieselbe Meinung über den Sinn eines Vertragsartikels haben, so ist dieses Argument doch gewiß richtiger, als jede nur auf das niederländische Interesse berechnete Hinweisung auf todte Buchstaben. Warum haben auch weder der König von Dänemark, noch die freie Stadt Hamburg daran gedacht, vermöge der nämlichen Wiener Akte aus dem Besitze der Ufer der Elbemündungen eine Hemmung der freien Fahrt in die See herzuleiten?

*) Von Rosenwall sagt in dem ersten Theile seiner Bemerkungen über Holland: „Was haben die Holländer bei dem allgemeinen Aufstande der Völker gethan, um Frankreichs Fesseln abzuschütteln? Sie haben an freiwilligen Beiträgen 1,270,000 Gulden baar, oder mit andern Dingen, die sie gaben, zusammen gerechnet 2,700,000 Gulden für die gute Sache geopfert, und standen erst dann auf, um sich für frei zu erklären, als die Preußen und Russen ihre Grenzen überschritten hatten. Für die fortdauernde Sperre der Schelde boten die Amsterdamer den Franzosen 30 Millionen Gulden; das ganze Holland hat, um frei zu werden, ein Eilftel dieser Summe daran gewandt. Das was Chanqulon, Graf Stirum, Perponcher und andere mehr für die allgemeine Sache und ihr Vaterland gethan haben, verdient übrigens dankbare Anerkennung.

ſey. Wir können dagegen mit Zuverläßigkeit aus guter Quelle verſichern, daß in einer über dreißig Bogen ſtarken Note von dem öſtreichiſchen Geſandten ſehr würdevoll, gründlich und umfaſſend die niederländiſche Note mit allen ihren faktiſchen Unrichtigkeiten widerlegt wurde. Dieſes tiefere Eindringen in die wechſelſeitigen Verhältniſſe der Kabinette war aber zu zarter Natur, um dem Publikum zur Kenntniß gebracht zu werden. — So viel iſt ferner gewiß, daß Rußland ſich bald darauf wiederholt mit Nachdruck für die öſtreichiſche Anſicht erklärte und England dieſer Erklärung auf eine des Miniſters Canning würdige Art beigetreten iſt.

Uebrigens glauben wir, daß die auffallende niederländiſche Note nur auf den Volksgeiſt berechnet war, ein großer Theil ihres Inhalts aber dem erhabenen Charakter des Königs und der Biederkeit des aufgeklärten Theils der Holländer fremd iſt.

## Das Niederländiſche Dekret über die Rheinſchifffahrt vom 10ten September 1826, als Reſultat dieſer Verhandlungen. — Kritiſche Prüfung und Folgen deſſelben.

### §. 49.

Gedrängt durch die angeführten neueſten diplomatiſchen Verhandlungen von Seiten der Wiederherſteller des europäiſchen Staatenbundes haben die Niederlande den großen diplomatiſchen Prozeß durch folgendes Dekret vom 10ten September 1826 beenden zu wollen erklärt *):

*) Es iſt in dem zu Brüſſel erſcheinenden offiziellen Blatt vom 30. Oktober 1826 abgedruckt.

„Wir, Wilhelm ꝛc. ꝛc. In Betracht der Wiener Congreß-Akte vom 9ten Juni 1815 und den die Rheinschiffahrt betreffenden Artikeln derselben, in Betracht unseres Beitritts zu dieser Akte; in Erwägung daß die angeführten Artikel den Grundsatz aufgestellt haben, daß die Schiffahrt auf dem Rheine frei seyn, und hinsichtlich des Handels von Niemand behindert werden solle; wünschend, die Schwierigkeiten zu beseitigen, die bisher einem Uebereinkommen über die, sowohl hinsichtlich der Rheinschiffahrt als eines darauf bezüglichen Reglements zur Ordnung der Schiffahrt nach den 1815 zu Wien festgesetzten Stipulationen zu treffenden Bestimmungen im Wege standen, in Betracht der bei andern Uferstaaten gemachten Schritte, vorzüglich derjenigen, die den Vollzug der bestehenden Bestimmungen über die Rheinschiffahrt bezwecken, Willens, so viel an uns ist, dazu beizutragen, daß nicht bis zu einer Vereinigung mit den übrigen Uferstaaten die Betheiligten noch länger der Vortheile verlustig gehen, welche die Bestimmungen der Wiener Congreß-Akte über die Rheinschiffahrt sie erwarten ließen; Willens, zu gleicher Zeit einen Beweis zu geben von Unserer Geneigtheit, den von einigen Mächten und Uferstaaten uns ausgedrückten Wünschen, soferne dieß ohne Schmälerung der Ehre, des wohlverstandenen Vortheils und der Rechte der Niederländischen Regierung geschehen kann, entgegen zu kommen, in der Ueberzeugung, daß auch die übrigen Uferstaaten, wie man es zu erwarten und zu wünschen Grund hat, von gleichen Gesinnungen beseelt seyn werden, wobei wir noch ferner dem vorbeugen wollen, daß das Benehmen der Niederlande von andern Uferstaaten nicht als Grund einer Verweigerung des Vollzugs der Wiener Congreß-Akte angeführt werden könne; in Erwägung, daß in der 8. Sitzung der zur Ordnung der Flußschiffahrt im Allgemeinen niedergesetzten Commission des Wiener Congresses, man dahin übereingekommen ist, daß der Lek als eine Fortsetzung des Rheins betrachtet, und allen dem für diesen Fluß zu treffenden Bestimmungen

unterworfen werden solle; haben wir befohlen und beschließen:

Art. 1. Der Leck wird als eine Fortsetzung des Rheins auf dem niederländischen Gebiete angesehen, die Zölle, die auf demselben erhoben werden, hören mit dem 1. April kommenden Jahres auf, und an ihre Stelle tritt nach dem ersten Theil des §. 3 der oben angeführten Artikel über die Reinschiffahrt eine Fahrtgebühr, welche Wir im Geiste dieses Artikels und nach der Länge der durch die Niederlande laufenden Uferstrecke festsetzen werden.

Art. 2. Eben so wird vom 1. April kommenden Jahres an auf der eben bezeichneten Flußstrecke von den Rheinschiffern kein Patent mehr erhoben werden. Statt dieser Auflage wird eine Agabe bezogen nach Maaßgabe der auf dem conventionellen Rhein bestehenden Anerkennungsgebühr, die gleichfalls im Geiste der zweiten Hälfte des 3. der oben angeführten Artikel bestimmt werden soll.

Art. 3. Nach dem 22ten eben dieser die Rheinschiffahrt betreffenden Artikel sollen die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe, die ohne ihre Ladung zu wechseln, zu einer direkten Ueberführung der Waaren bestimmt sind, Stromaufwärts und abwärts von genanntem Zeitpunkte an bei ihrem Eintritt in die Niederlande von den durch das Gesetz vom 6. August 1822 über die Einfuhr, Ausfuhr und den Transit von Waaren eingeführten Formalitäten befreit seyn und die Letzteren durch diejenigen Vorsichtsmaßregeln gegen verbotene Einfuhr von Waaren in das Königreich ersetzt werden, die man nöthig erachten wird, wie die Beigebung von Aufsehern an Bord der Fahrzeuge, die Verschließung von Lucken oder beides zugleich; alles jedoch ohne Kosten für die Ladung oder den Schiffer, der blos den Zollaufsehern, so lange sie auf dem Schiffe sind, Kost, Feuerung und Licht zu reichen hat.

Art. 4. Die in dem Tarife von 1822 enthaltenen Transit-Verbote treten vom 1. April künftigen Jahres für alle die Waaren außer Kraft, welche den Rhein oder Leck als die Fortsetzung des ersteren Flusses zu Berg oder Thal befahren.

Art. 5. Die in Vorstehenden enthaltenen Maasregeln sind in dem Vertrauen ergriffen, daß auch die übrigen Uferstaaten durch Analoge denselben entsprechen werden. Sollten die Niederlande diese Erwartung sich nicht verwirklichen sehen, so behalten wir Uns vor, diese Maasregel wieder auffer Kraft zu setzen, oder, so wie Wir es für angemessen erachten werden, zu modifiziren.

Art. 6. Unsere Minister der auswärtigen Angelegenheiten und des Innern, Unser Staatsrath, Verwalter der indirekten Auflagen, der Eingangs-Gebühren und Accis-Gefälle, werden so bald als möglich über alles, was zum genauen Vollzuge der obigen Bestimmung bis zum 1. April nöthig seyn sollte, die nöthigen Anträge machen.

§. 50.

Die Erwägungen, welche dieses niederländische Dekret veranlaßt haben, klingen so vortrefflich, daß man die wichtige Sache nach Recht und Billigkeit als beendet anzusehen versucht wird. Nur der aller Deutungen fähige Vorbehalt: „es solle soviel erfüllt werden, als ohne Schmälerung der Ehre, des wohlverstandenen Vortheils und der Rechte der niederländischen Regierung geschehen könne, führet jeden bald wieder zur klaren Anschauung, und gibt die Ueberzeugung, daß das ganze Dekret lediglich unter dem Gesichtspunkte einer diplomatisch-optischen Täuschung verfaßt ist. *)

*) Einer der bessern deutschen Zeitungsschreiber, der Verfasser des Courier.

Vom 1. April 1827 an soll gemäß des ersten Artikels dieses Dekretes der Leck als die große Welthandelsstraße gelten, auf welcher die deutschen Schiffer in das Meer fahren dürfen. Der Leck ergießt sich aber schon wieder bei Krimpen in die Maas und aus der Maas sind zwei Abflüsse in die See, der eine bei Briel und der andere bei Helvoetsluys. Es fehlt also eine genaue Bezeichnung des Stromes bis in die See und überdies sollen die Deutschen dadurch blos auf den Hafen von Rotterdam beschränkt werden.

Wir haben bereits §. 13 und folgende ausführlich gezeigt, daß der Leck sehr häufig nicht einmal für leere große Rhein-

---

spondenten von und für Deutschland, ließ sich sogar, wahrscheinlich durch einen niederländischen Agenten, so weit in die Irre führen, daß er in Nro. 315. desselben v. J. folgende unbegreifliche Äußerung abdrucken ließ: „Seit Jahren wurde bei allen Gelegenheiten, wo von Deutschlands nationalwirthschaftlichen Interessen die Sprache war, die bisherige Verkümmerung der Benutzung des Rheinstromes, des breitesten Verbindungsweges des südwestlichen Deutschlands mit dem Meere, als ein Uebelstand angeführt, dessen Hinwegräumung fast nicht minder wünschenswerth sey, als eine Vereinbarung der Bundesstaaten über ein gemeinschaftliches Handels- und Donauen-System. Durch eine königl. Niederländische Declaration vom 10. September ist jenem Wunsche genügt worden, in so fern wir nicht bezweifeln dürfen, daß Deutschlands väterliche Regierungen keinen Anstand nehmen werden, die Bedingungen zu erfüllen, worun jene Erklärung die verheißenen Erleichterungen knüpft. Es sind die Vortheile zu augenscheinlich, die der Handel-, Gewerbe- und Landbau-treibenden Classe mit einem Worte: der ganzen produktiven Bevölkerung jener weiten deutschen Bezirke, die mittelst des Rheinstromes mit dem Weltmarkte in Verkehr stehen, aus dessen Entfesselung erwachsen müßen, als daß wir deßhalb etwaigen Besorgnissen Raum geben sollten." — In mehreren Blättern der deutschen Allgemeinen Zeitung ist dagegen bald nachher diese Rabuterie enthüllt worden.

schiffe fahrbar ist *), daß ohne den Gebrauch der Waal Frachtschiffe, welche auf den versandeten Rheinarm — Leck genannt, beschränkt sind, gar nicht fortkommen können, daß diese Versandung immer mehr zunimmt und die Niederländische Regierung nicht geneigt ist, diesen Rheinarm vertiefen zu lassen, ja es sogar in der Gewalt hat, die Abzapfungen des Wassers desselben in künstlicher Art bedeutend zu vermehren **). Hierzu kommt noch, daß schon jezt die Bezeichnungen der Verzweigungen des Rheines in den Niederlanden schwankend sind und von einander abweichen.

Der Leck z. B. fangt nach einigen unter Arnheim, nach Andern bei Wageningen, und wieder nach Andern erst bei Vyanen an. Die Maas erhält nach ihrem Zusammenfluß mit der Waal bei Worcum den Namen Merve und behält solchen bis Rotterdam. Bei Dortrecht trennt sich ein Arm links unter der Benennung „alte Maas." Unterhalb nimmt die Merve wieder den Namen neue Maas an. In den Charten und Beschreibungen sucht man vergebens übereinstimmende Angaben. Wird daher nicht schon deßwegen die genaueste Sicherstellung nöthig?

Selbst der niederländische Bevollmächtigte zu Mainz gestand in der Sitzung der Central-Commission vom 23. August 1823 (290tes Protokoll) ganz offenherzig ein, daß der Leck der wenigst schiffbare Theil des Rheines

*) Holland selbst hat die Tiefe von 6 — 7 Fuß Wasser als Normal bei den Kanalanlagen angenommen. Man nennt aber den Wasserstand des Leck schon sehr günstig, wenn ihn Schiffe, welche 5 Fuß gehen, ganz befahren können.

**) Die niederländische Regierung kann sich wegen dem Schutz des Landes nicht wohl Beschränkungen ihrer Dispositionen über das Strombett des Lecks auflegen.

sey. Auch in der niederländischen Note vom 13. Juni v. J. an Oestreich wird eingeräumt, „daß dessen geringe Tiefe oft die sogenannten Köllner Schiffe in ihrer Fahrt aufhalte."

Vom 1ten April an sollen die Wasserzölle auf dem Leck aufgehoben und dagegen die conventionsmäßigen Rheinschiffahrts-Gebühren eingeführt werden. — Nur der Niederländische Fiskus kann dadurch zwei für eins gewinnen, sobald sich nicht ausdrücklich die Ausdehnung auch auf alle Transitgebühren erstreckt *).

Der zweite Artikel des fraglichen Dekrets erläßt die bisherige, von der niederländischen Regierung selbst als unbefugt anerkannte Patent-Abgabe der Schiffer. Er führt dagegen die conventionsmäßigen Recognitions-Gebühren ein. Die Niederländische Regierung hätte aber die Patent-Abgabe ohnehin abschaffen müßen, weil sie selbst auf mehr-

---

*) Conventionsmäßig soll auf dem Rhein aufwärts von Emerich bis Straßburg pr. Last — — — — — — — — — 80 Franken erhoben werden. Ein mit 63 Last beladenes Schiff bezahlt an Rekognitions-Gebühren von Emerich bis Straßburg 13 mal 15 Franken oder beiläufig pr. Last — — — — — — 3 Franken

Zusammen also 83 Franken

auf einer Länge von 78 Meilen.

Vom Meere bis Emerich mögen höchstens 16 Meilen angenommen werden müssen, wofür in gleichem Verhältniß auf dem holländischen Rhein an Zoll- und Rekognitionsgebühren fallen würden pro Last — — — — — — 17 Franken

zusammen also 100 Franken

oder etwa 50 Gulden pro Last, was vom Meere bis Strasburg an einzigen Fiskalabgaben erlegt werden muß, während man z. B. von Hamburg oder Bremen bis Nordamerika nur halb so viel an Fracht zu bezahlen hat.

fältig dagegen erhobene Klagen die falsche Anwendung dieser Finanzmaasregel den Erhebungsstellen als Mißverständniß zugeschrieben hatte. Demohngeachtet soll diese Abgabe künftig auf dem größeren weit mehr schiffbaren Arme des Rheinstromes gleichsam gesetzlich gebilliget fortdauern. Deutsche Schiffer, die also nicht auf dem seichten Leck fortkommen können, müßen sie dennoch bezahlen.

Was die Einführung einer neuen Zollordnung auf dem niederländischen Rhein betrifft, durch welche die verschiedenen gegenwärtig zu entrichtenden Gebühren in Eine werden aufgefaßt und vereinfacht werden; so ist dieß eine Verwaltungs-Maasregel, die dem wohlverstandenen holländischen Interesse entspricht. Ob der neue Tarif für Deutschland günstig oder nachtheilig seyn wird, läßt sich noch nicht beurtheilen. Das Erstere läßt sich vermuthen, weil es den Niederlanden Vortheile verspricht.

## §. 51.

Der dritte Artikel scheint der Gerechtigkeit huldigen zu wollen. Er gestattet jedoch nur den Rheinschiffen und nur zum direkten Transport der Waaren ohne umzuladen, Befreiung von den Formalitäten bei Ein- Aus- und Durchfuhr. Die Douaniers müßen aber auf Kosten der Rheinschiffer erwärmt, beleuchtet und ernährt werden. Dagegen hatte schon früher der niederländische Commissär zu Mainz die Hoffnung gegeben, daß man den Artikel 22 der Wiener Akte möglichst erfüllen, und der Handelsschiffahrt für den Zollschutz nicht neue Kosten beiläufig in ähnlicher Art, wie die Plombage, auflegen werde.

Nach dem vierten Artikel sollen diejenigen Transitverbote aufhören, welche durch den Tarif von 1822 bestimmt sind.

Ueber jene, welche früher oder später angeordnet wür den, und welche künftig noch angeordnet werden können, ist das tiefste Schweigen beobachtet. Dem sogenannten Rechte, Transit-Verbote anzuordnen, ist nirgendwo entsagt. Wir wissen aber aus vieljähriger Erfahrung, daß die Niederländische Diplomatie alles buchstäblich nimmt. — Eben so wenig ist von Abschaffung der Transitrechte irgendwo die Sprache. Sie können vielmehr so gesteigert werden, daß die Erlaubniß der Ein- und Ausfuhr nichts nüzt, wie es bisher bei dem Mehl der Fall war, das die Deutschen gegen einen Zoll von 200 Prozenten des Werthes ausführen dürfen.

Der herzoglich Nassauische Commissär zu Mainz hat zwar in einer von ihm als zeitlichen Präsidenten der Central-Commission am 30. Dezember 1826 gesprochenen Rede geäußert:

„der freie Transit aller auf dem Rhein transportirt werdenden Gegenstände unter einziger Entrichtung der tractatenmäßig festgesetzten Octroi-Abgabe wird nun als Folge des Königlich Niederländischen Beschlusses Statt finden.“ *)

Der Niederländische Bevollmächtigte zu Mainz hat aber hierauf geschwiegen, ohngeachtet man ihn zu einer Erklärung zu bringen suchte. Er bezog sich im Allgemeinen auf seine Aeußerungen im 401ten Protokoll, in welchem aber davon kein Wort vorkommt **). Auch weiß man jezt,

*) S. allgemeine Handlungs-Zeitung v. Jahr 1827. 11. Stück.

**) Er soll mündlich zu verstehen gegeben haben, daß er sich erst dann auf weitere Erörterungen einlassen könne, wenn die übrigen Uferstaaten ihre Verpflichtungen erfüllt, d. h. die gezwungenen Umschläge aufgehoben, den Tarif umgelegt hätten u. s. w. — Die alte Operation! zuerst den Be-

fältig dagegen erhobene Klagen die falsche Anwendung dieser Finanzmaasregel den Erhebungsstellen als Mißverständniß zugeschrieben hatte. Demohngeachtet soll diese Abgabe künftig auf dem größeren weit mehr schiffbaren Arme des Rheinstromes gleichsam gesetzlich gebilliget fortdauern. Deutsche Schiffer, die also nicht auf dem seichten Leck fortkommen können, müßen sie dennoch bezahlen.

Was die Einführung einer neuen Zollordnung auf dem niederländischen Rhein betrifft, durch welche die verschiedenen gegenwärtig zu entrichtenden Gebühren in Eine werden aufgefaßt und vereinfacht werden; so ist dieß eine Verwaltungs-Maasregel, die dem wohlverstandenen holländischen Interesse entspricht. Ob der neue Tarif für Deutschland günstig oder nachtheilig seyn wird, läßt sich noch nicht beurtheilen. Das Erstere läßt sich vermuthen, weil es den Niederlanden Vortheile verspricht.

## §. 51.

Der dritte Artikel scheint der Gerechtigkeit huldigen zu wollen. Er gestattet jedoch nur den Rheinschiffen und nur zum direkten Transport der Waaren ohne umzuladen, Befreiung von den Formalitäten bei Ein- Aus- und Durchfuhr. Die Douaniers müßen aber auf Kosten der Rheinschiffer erwärmt, beleuchtet und ernährt werden. Dagegen hatte schon früher der niederländische Commissär zu Mainz die Hoffnung gegeben, daß man den Artikel 22 der Wiener Akte möglichst erfüllen, und der Handelsschiffahrt für den Zollschutz nicht neue Kosten beiläufig in ähnlicher Art, wie die Plombage, auflegen werde.

Nach dem vierten Artikel sollen diejenigen Transitverbote aufhören, welche durch den Tarif von 1822 bestimmt sind.

aber in den Seehäfen weder aus- noch überladen. Nur die deutschen Rheinschiffer dürfen diese kleinen Bewilligungen genießen. Dagegen können die Niederländer auf dem Hauptarme des Rheins, der Waal, die immerwährende Fahrbarkeit des Wassers, die halben Zölle, allen Schutz und alle Leichtigkeit genießen, die man von Seite der niederländischen Regierung möglichst auszudehnen nicht verfehlen wird.

Auf den Leck eingeschränkt ist, wie wir hinreichend bewiesen haben, keine Schiffahrt in das Meer denkbar. Selbst wenn auf die Transit-Abgaben verzichtet würde, wäre nichts als ein Recht ohne mögliche Ausführung für die Deutschen gewonnen.

Gegen dieses Geschenk, das einzig nur auf die Schiffe der Rheinuferstaaten beschränkt werden soll, erwartet die Königl. Niederländische Regierung im 5ten Artikel des angeführten Dekretes

„daß die übrigen Uferstaaten ähnliche Maasregeln treffen, d. h. vor Allem den Mainzer und Köllner gezwungenen Umschlag aufheben werden, widrigenfalls die Zugeständnisse wieder außer Kraft gesezt, oder auf jede dienliche Art modifizirt werden können."

## §. 52.

Einige Rheinuferstaaten haben nicht gezögert, vom 1ten April d. J. an alles zu erfüllen, was nur die Niederländische Regierung wünschen kann.

Sobald der Königlich Niederländische Bevollmächtigte zu Mainz die Central-Commission von diesem Dekrete seiner Regierung in Kenntniß gesetzt hatte, beeilte sich der herzogl.

Nassauische Commissär im 404ten Protokoll vom 18. November 1826 zu erklären:

„daß auf dem herzogl. Nassauischen Rheingebiete das Reglement für die Rheinschiffahrt *) in allen Punkten, selbst in dem Falle vollzogen werden solle, wenn auch dasselbe bis zu dem königlich Niederländischer Seits bestimmten Anfangstermin nicht definitiv zu Stande gekommen seyn sollte."

Großherzoglich Badischer Seits ist im Regierungsblatte vom 10. März 1827 folgende Verordnung erschienen:

„In Erwägung, daß nach Art. 3. der Wiener Convention vom 24. März 1815 über die Rheinschiffahrt der für die Strecke zwischen Straßburg und der Grenze des Königreichs der Niederlande geltenden Tarifgebühren auch auf die Rheinstrecke zwischen Basel und Straßburg ausgedehnt werden kann; in fernerer Erwägung, daß diese Gebühren bestimmt sind, einen Theil der Kosten zu decken, welche jedem Staat durch die Rheinschiffahrts-Polizei, den Unterhalt des Leinpfades auf seinem Gebiete und die erforderlichen Arbeiten im Bette des Flusses erwachsen; in Erwägung endlich, daß von Seiten der Königlich Französischen Regierung bereits unterm 18. Juni 1821. ein Erhebungs-Amt bei der großen Rheinbrücke, Kehl gegenüber, errichtet worden ist, welches bei der Bergfahrt 18 Centimes und bei der Thalfahrt 12 Centimes per Centner erhebt; beschließen wir und haben beschlossen wie folgt:

---

*) Welches Reglement der herzoglich nassauische Commissär hierunter versteht — ob den preußischen Entwurf mit der Bestimmung freier Rheinschiffahrt in das Meer, oder den Seinigen vom Jahr 1820 mit der Beschränkung an das Meer, welchen er den sämmtlichen Bevollmächtigten zu Mainz mittheilte, dieß ist wirklich nicht im Klaren.

Art. 1. Es soll, und zwar provisorisch in Altbreisach, ein Erhebungsamt für die Rheinschiffahrtsgebühren errichtet werden.

Art. 2. Das Erhebungsamt zu Altbreisach hat von Gütern, welche die ganze Gebühr zu entrichten haben, wenn sie von Altbreisach zu Berg abfahren oder dasselbe passiren 5 kr. (18 Centimes) und wenn dieselben in Altbreisach ankommen oder dasselbe passiren $3\frac{3}{8}$ kr. (12 Centimes) vom Centner, und außerdem noch von den Schiffen, welche zu Altbreisach abfahren oder dasselbe passiren, die im Art. 94. der Octroi-Convention von 1804 bestimmten Recognitionsgebühren zu erheben. Güter, welche theils nach Art. 102 — 105. eben dieser Convention, theils aber auch nach späteren Bestimmungen der nachgefolgten Rheinschiffahrts-Verwaltungen oder der Central-Commission nicht der Entrichtung der ganzen Gebühr, sondern nur einem geringeren Tarife unterliegen, sollen auch bei dem Erhebungsamte zu Altbreisach der gleichen Begünstigung sich zu erfreuen haben.

Art. 3. Die Bestimmungen des vorhergehenden Artikels treten ein und sind zu beobachten, vorbehaltlich Unseres Rechts, den Tarif auf das durch die Art. 3 und 6 der Wiener Convention zugestandene Maximum zu erhöhen, und Unsers Anspruches auf die Hälfte des Ertrags sämmtlicher Gebühren, welche für die Strecke zwischen Straßburg und Basel von Uns und der Krone Frankreich erhoben werden.

Art. 4. Bis zur Vollendung und Sanction des neuen definitiven Schiffahrts-Reglements, welches nach Art. 32. der Convention von 1815. für den ganzen Strom gegeben werden soll, oder bis die im Art. 31. derselben erwähnte interimistische Instruktion erlassen seyn wird,

sollen alle Bestimmungen und Vorschriften, welche in Folge der Rheinschiffahrts-Verträge von 1804 und 1815, so weit nämlich Erstere noch dermalen in Uebung oder Leztere bereits eingeführt worden sind, und nach den Entscheidungen der auf einander gefolgten Central-Rheinschiffahrts-Verwaltungs-Behörden und der Central-Commission für den constitutionellen Rhein dermalen bestehen oder künftig bestehen werden, auch auf der Stromstrecke von Straßburg bis Basel von dem Erhebungsamte zu Altbreisach, so weit es dasselbe berührt, und nur mit der einzigen Ausnahme zum Vollzuge gebracht werden, welche daraus entstehet, daß die Octroi-Einkünfte auf dieser Stromstrecke nur zwischen Uns und der Krone Frankreich ausschließend theilbar sind.

Unsere Ministerien, so weit es jedes betrifft, sind mit dem Vollzug dieses Unseres Willens beauftragt." *)

---

*) Diese kluge Finanz-Maaßregel ist an und für sich mit der niederländischen Verordnung außer aller Verbindung. Sie hätte schon vor sechs Jahren, ja noch früher, eben so gut als jezt Statt haben können. Daß sie aber gegenwärtig aus unverkennbarer Veranlassung des 5. Artikels des neuen Niederländischen Dekrets in Wirkung tritt, gibt ihr um so mehr eine historische Wichtigkeit, als gewisse Schritte der badischen Diplomatie dem größten Theile des sachverständigen Publikums lange räthselhaft geblieben sind. Die Zusammenstellung einiger öffentlichen Thatsachen wird demselben nicht uninteressant seyn.

Bekanntlich wurde schon im Jahr 1820 zwischen den damaligen französischen und badischen Commissären zu Mainz ein Vertrags-projeet, wie es Baden im Central-Commissionsprotolle selbst nannte, wegen Einführung des Oktroi auf der Rheinstrecke von Basel bis Straßburg abgeschlossen. (S. Nau's Beiträge 3. Bd. 2. Hft.) Indirect trat der niederländische Commissär zu Mainz gegen dasselbe durch seine Agenten in der Mainzer Zeitung auf. Es wurde von ihnen behauptet, eine Abgaben-Erhöhung dürfe auf dem obersten

Auch wurde durch eine Großherzogliche Verfügung vom 15. Februar 1827 in dem nämlichen Regierungsblatte vom

---

Theile des Rheinstromes nicht eher, als mit dem definitiven Reglement eintreten. Siegreich wurde diese falsche Behauptung in mehreren öffentlichen Blättern durch Privat-Aufsätze widerlegt. Baden legte freiwillig das Project der Central-Commission vor, um in dieser zum Theil gemeinschaftlichen Angelegenheit ihre Abstimmung zu vernehmen (v. Nau's Beiträge 2. Bd. 2. Hft.) Inzwischen war die Ratifikation von Seite Frankreich erfolgt. Die Majorität der Central-Commission erklärte ihr Einverständniß mit dem Vertragsentwurfe. Einzig nur der niederländische Commissär stimmte entgegen. Ehe aber noch Preußen seine Abstimmung zu Protokoll gab, erklärte der badische Commissär, daß seine Königliche Hoheit der Großherzog verschiedener Anstände wegen, die sich vorzüglich aus den verschiedentlich abgegebenen, von Seite Preußens aber noch nicht erfolgten Abstimmungen ergeben haben, noch zur Zeit Bedenken trage, diesem Vertragsentwurfe die höchste Genehmigung zu ertheilen. (v. Nau a. o. a. O.) Frankreich, ohne eine Uebereinkunft mit Baden zu Einführung des Oktroi an und für sich berechtigt, vollzog dieselbe nach der Norm dieses Projectes am 1. Juli 1821 und setzt sie noch zur Stunde fort. Von Seite der Central-Commission erfolgte nie irgend eine Einwendung dagegen. Baden erhob aber sechs Jahre lang Nichts und mußte überdies ohne einigen Kosten-Ersatz die Rheinschiffahrts-Polizei, den Leinpfad und das Strombett unterhalten. Es verlor dadurch seine Staatskasse im geringsten Anschlage seit 1821 eine Summe von 100,000 Franks, wie sich sehr leicht berechnen läßt. Dabei ist noch nicht einmal in Ansatz gebracht, was Baden, das in Beziehung der Hälfte vom Straßburger Bureau, wo die kleine Schiffahrt am häufigsten ist, berechtiget war, dadurch verlor, daß der Artikel 42 des Projectes, welcher hauptsächlich zu seinen Gunsten die Marktnachen einem Theil des Oktroi unterworfen hatte, nicht zur Ausführung kam. Frankreich hob denselben zum Vortheil der Straßburger gleich auf, sobald die badische Ratifikation verweigert war. — Jetzt wird alles Wesentliche des von Baden nicht ratifizirten Projectes mittelst einer zweckmäßigen badischen Verwaltungs-Maßregel ganz gleichförmig mit demselben vollzogen. (Vergl. das Pro-

1ten April d. J. an der gezwungene Umschlag auf dem Neckar bei Mannheim aufgehoben.

---

tokoll in v. Naus Beiträgen und das oben angeführte bad. Regierungsblatt) Baden erklärt jetzt wie damals, daß es vermög der Wiener Akte zu Deckung eines Theils seiner Kosten den Gebührentarif einzuführen berechtigt sey, obschon es sich im Jahr 1821 auf die niederländische Protestation ganz leidend verhielt. Niederland zeigt nunmehr durch die eigene That, daß die Umlegung des conventionsmäßigen Tarifes auf seiner Rheinstrecke, folglich auf der des obersten Rheingebietes, nicht von einem definitiven Reglement abhängt. — Baden erklärt aus eigener Bewegung, wie in dem Vertragsentwurfe projectirt war, daß es provisorisch (bis zum definitiven Reglement) zu Altbreisach ein Erhebungsamt errichten werde. Baden bestimmt die Erhebung der nämlichen Gebühren, wie sie in dem Projecte festgesetzt wurden. Es gestattet die nämlichen Begünstigungen für gewisse Güter, wie sie auch damalen gestattet wurden. Es behält sich, wie in dem Projecte das Recht bevor, den Tarif auf das Maximum zu erhöhen. Es reservirt sich seinen Anspruch auf die Hälfte des Ertrags sämmtlicher Gebühren, der bereits in dem Projecte anerkannt war. Es beschränkt endlich diese neue Einrichtung wie damals bis zur Sanktion des neuen definitiven Reglements oder der Verkündung einer interimistischen Instruction. Der ganze Unterschied zwischen dem nicht ratifizirten Projecte und der jetzigen Einrichtung liegt also, da die Verhältnisse noch die nämlichen wie vor sechs Jahren sind, darin, daß jenes in 62 Artikeln alle Bestimmungen und Vorschriften der Verträge von 1804 und 1815 nebst den Entscheidungen der Central-Commission und der Rheinschiffahrts-Verwaltungsbehörde in ein Ganzes verschmolz, und so den Rheinschiffahrts-Beamten eine vollständige Instruktion gab — daß es aber jetzt dem Erhebungsamte zu Altbreisach überlassen bleibt, sich diese Verschmelzung selbst zu machen oder beständig anzufragen.

Merkwürdig bleibt immer, daß die badische Diplomatie mit großem Verluste von ihrem Rechte nicht eher Gebrauch machte, als bis Holland, das aber stets seine eigenen Zölle hatte, folglich nichts verlor, den conventionsmäßigen Tarif einführen zu wollen sich erklärte.

Der Königl. Baierſche Bevollmächtigte äußerte auf die Mittheilung des Königl. Niederländiſchen Dekrets am 30. Dezember 1826 ſehr zweckmäßig zu Protokoll:

„Da die Königlich Niederländiſche Regierung keine näheren Entwickelungen (in Bezug auf vollkommene Schiffahrtsfreiheit und Aufhebung der Tranſitrechte) gibt, die ſehr zu wünſchen geweſen wären, ſo hält ſich der Unterzeichnete vorerſt das Protokoll offen, bemerkt jedoch bei dieſer Gelegenheit, daß mit Aufhebung des Erhebungsamtes Germersheim, der conventionelle Zuſtand nach dem Wunſche aller Betheiligten auf der königlich baieriſchen Stromſtrecke mit dem 1. Jänner 1826 ſo hergeſtellt wurde, daß nunmehr mit Beſeitigung der Umſchläge bis ins Meer und Einführung des Uferlängen-Tarifs, der Oberrhein die in der Wiener Convention ausgeſprochene Freiheit in der Schiffahrt vollkommen genießen wird.“

Preußen wird dagegen, dieß glauben wir nach ſeinem bisherigen feſten Benehmen beſtimmt hoffen zu dürfen, den Cöllner Stapel nicht eher aufheben, als bis niederländiſcher Seits Alles erfüllt iſt, was gemäß des Pariſer Friedens und der Wiener Acte erfüllt werden muß. Heſſen Darmſtadt wird ohne Zweifel die gleichen Anſichten haben. Nur eine reelle Erfüllung des Verſprochenen kann eine reelle Erwiederung zur Folge haben. Alle Verpflichtungen ſind hier gegenſeitig und die verſchiedenen Gegenſtände in ſo enger Verbindung, daß ſie nicht getrennt werden können. — Friedrich der Große war einſt zur Erhaltung der Reichsfreiheit der Stifter des deutſchen Fürſtenbundes. Friedrich Wilhelm der Beharrliche, welcher die Kirchenfreiheit gegen das zunehmende Meduſenhaupt des Jeſuitismus ſchüzt, wird auch ſein Streben nach Erreichung vollkommenſter traktatenmäßiger Schiffahrtsfreiheit und Entfeſſelung des Königes der deutſchen Ströme gewiß nicht aufgeben. Baiern und

Hessen werden immer mit ihm gleichen Schritt halten; denn es gilt einzig nur rechtliche fest begründete Ansprüche der Deutschen, deren Erneuerung sie den vier hohen alliirten Mächten zu danken haben.

## Rechtliche Ansprüche der Rheinufer-Staaten an die niederländische Regierung.

### §. 53.

Die Rheinuferstaaten haben an die niederländische Regierung folgende, aus den Staatsverträgen hervorgehende rechtliche Ansprüche zu stellen:

1) Schiffahrtsfreiheit bis in die offene See, insofern nicht bereits von einzelnen Rheinuferstaaten auf dieses Recht Verzicht geleistet, oder dasselbe verkannt worden ist *).

Wir haben die rechtlichen Beweise dieser, sowohl in

*) Es läßt sich nicht denken, daß irgendwo einer der sechs Rheinuferstaaten in Rücksicht des Art. 1. des preußischen definitiven Reglements-Entwurfs eine Nachgiebigkeit gegen die niederländische Regierung bezeigen werde; denn nur durch die unbedingte Annahme dieses Paragraphs tritt diese in ein gleiches Verhältnis rücksichtlich der Vertragsgrundlage, und erwirbt sich mittelst Aufhebung ihres Monopols volle Theilnahme an den, aus wirklicher Beseitigung des preußischen und hessischen Stapelzwanges hervorgehenden Schiffahrts- und Handelsvortheilen. — Neue Organisation der Schiffahrts- und Handelsverhältnisse auf dem Rheinstrom. S. 105. 107. 109. S. auch Conversations-Lexikon Art. Rheinschiffahrt.

dem Pariser Frieden als der Wiener Acte begründeten Forderung, ohne deren Erfüllung die Freiheit der Schiffahrt auf dem holländischen Rheine zu Nichts herabsinken würde, bereits in den §. §. 11. 12. und 21. entwickelt.

Daß es der Königlich Niederländischen Regierung bei ihrem Sträuben gegen die freie Fahrt in die See nicht um Festhaltung ihres Grundsatzes, sondern einzig nur um pekuniäre oder lokale Vortheile zu thun ist, mag ein wenig bekannter Umstand beweisen. Die deutschen Lahnnachen fahren nämlich mit ihrem irdenen Geschirr oder Steingute frei durch Holland in die See. Sie treiben ihre Küstenfahrt bis Norwegen, ohne daß das Kanonenrecht auf sie angewendet wird.

2) Gebrauch alles Rheinfahrwassers in den Niederlanden, welchen Namen es auch haben oder noch erhalten möge, über Amsterdam, Rotterdam oder Dortrecht bis in die offene See, und umgekehrt aus derselben von den nämlichen Seehäfen bis an die Niederländische Grenze.

Umständlich ist mit allen rechtlichen Belegen in den §. §. 13. bis 19. auseinander gesetzt, daß die drei vorzüglichen Abtheilungen des Rheins in den Niederlanden — die Waal, der Leck und die Yssel in gleicher Art für den Gebrauch der Rheinschiffahrtsfreiheit bestimmt seyn müßen, *) um von da ohne Unterbrechung und unter welchem Namen auch die Fortsetzungen dieser Rheinarme jezt oder künftig bestehen mögen, in die offene See gelangen zu können. Es ist §. 14. und folgende gezeigt, daß der Leck gar nicht als eine in der meisten Zeit brauchbare Handelsstraße gelten kann, **)

*) Siehe auch Neue Organisation ꝛc. S. 106.

**) Man gelangt auch, wie der niederländische Bevollmächtigte im 2ten Gen-

daß der Gebrauch der Waal mit ihrer Fortsetzung in die Maas unentbehrlich ist, und auch einzelne Fälle eintreten können, wo es den Schiffern nützlich ist, sich der Yssel zu bedienen. Ueber das Recht der Benützung der niederländischen Kanäle kann ohnehin kein Zweifel entstehen, da der Zweck immer den Gebrauch der erforderlichen Mittel rechtlich voraus sezt. *)

3) Freie Handels-Schiffahrt auf dem niederländischen Rheine bis in die offene See, d. h. ohne andere Belastung, als mit den conventionsmäßigen, nach Vorschrift der Wiener Akte umzulegenden Rheinschiffahrtsgebühren, die nie das Maximum des angenommenen Tarifs überschreiten dürfen.

Nach der Wiener Akte Art: 3 und 4. darf auf dem Rhein bis zu seinem Ausfluß in das Meer keine andere Abgabe erhoben werden, als eine Schiffahrtsgebühr für jedes Schiff, dessen Ladungsfähigkeit auf 50 Centner und höher steigt — sodann ein Zoll von der Ladung nach ihrem Centner-Gewicht. Das Ganze der Gebühren, welche zwischen Straß-

---

tral-Commissions-Protokoll zu Mainz selbst bemerkte, auf diese Art nur in einen der drei Haupthäfen, nemlich nach Rotterdam.

*) Es ist schon eine große Nachgiebigkeit der deutschen Rheinuferstaaten, daß den Niederlanden zugestanden wird, über das gemeinschaftliche Fahrwasser, ohne vorherige gemeinschaftliche Prüfung und Genehmigung zu disponiren. Man gibt ihnen mehr als andern Rheinuferstaaten zu, indem man die nämlichen Abgaben von Schleußen- und Schiffahrtsgeldern übernimmt, welche zu Deckung des Kostenaufwandes von den niederländischen Unterthanen entrichtet werden müßen. Uebrigens kann es doch nie der Willkühr der Niederlande ganz überlassen bleiben, das Fahrwasser des Rheins zu verändern, und es rechts oder links, wenn auch nur theilweise, in Kanäle abzuleiten.

burg und der Grenze des Königreichs der Niederlande bezahlt werden muß, darf den Strom hinauf nicht mehr als zwei Franken und hinab einen Frank drei und dreißig Centimen betragen. In gleicher Art kann dieser Tarif, der nicht erhöht werden darf, auch auf das Königreich der Niederlande ausgedehnt werden, indem man die ganze Gebühr in dem nämlichen Verhältnisse vermehret.

☞ Daraus, daß einzig nur diese Abgaben erhoben werden dürfen, folgt von selbst, daß die Rheinuferstaaten den rechtlichen Anspruch haben, daß die Handels-Schiffahrt

4) mit keinen Transit-Abgaben belastet werde, wenn diese auch wirklich ohne Abänderung auf eine mäßige Höhe zu bestimmen angeboten werden sollte.

Die Abgaben-Gesetze der Niederlande *) können, wie in allen Rheinufer Staaten, nur dann zur Anwendung kommen, wenn Waaren in das Land oder aus demselben ein- oder ausgeführt werden sollen. Die Durchfuhr aller Waaren kann schon vermöge der traktatenmäßig ausgesprochenen Schiffahrtsfreiheit nicht belastet werden, da die Wiener Akte nur das Octroi und die Recognitionsgebühren, beide bis zur See-Mündung gerechnet, gestattet **). Es dürfen daher auch

5) nie Transitverbote in den Niederlanden bestehen, wie wir bereits §. 46. auseinander gesetzt

---

*) Vom 20. August 1822. und 24. März 1826. Letzteres hat für manche Artikel Abgaben-Verminderung eintreten lassen; nur ist zu bedauern, sagt selbst Herr Op den Hooff, daß es für andere Artikel die Abgaben erhöhet hat.

**) S. Neue Organisation ꝛc. S. 125.

haben und einstimmig auf Englands Anregung von den vier großen alliirten Mächten gefordert worden ist.

Niederland, das bisher, um sich im Alleinhandel zu erhalten, nach seinen besondern Interessen den Verkehr über die See durch Transitzölle erschwerte oder ihn ganz sperrte, *) fordert im Gegensatz seines Benehmens volle Freiheit auf dem deutschen Rheine. Hier werden aber (obgleich Mauthen bestehen) keine Transitabgaben erhoben. Will es also diese Freiheit bei Versendung seiner Güter auf dem deutschen Rheine genießen, so muß es auch das Nämliche bei sich zugestehen und nicht den Transithandel in Fesseln schlagen. Dies fordern die Gleichheit der Rechte und Verbindlichkeiten unabhängiger Staaten, der Geist des Pariser Friedens, die Wiener Akte, das Bedürfniß des Rheinhandels und das Beispiel der Elbe- wie der Weser-Uferstaaten. **)

## §. 54.

Einige niederländische Partheigänger haben die Transitabgaben als Seezölle erklären und das Recht der Erhebung

---

*) Den deutschen Schiffern war es bisher nicht untersagt, den holländischen Rhein zu befahren. Da aber die freie Aus- und Einfuhr deutscher und überseeischer Producte nicht erlaubt ist; auch in Folge dieses Verbots alle Waaren zum weitern Transport an holländische Kaufleute consignirt werden müssen, so hatte die Befugniß, den niederländischen Rhein befahren zu dürfen, für den deutschen Handels- und Schifferstand durchaus keinen Vortheil. Wozu wäre also die Wiener Akte errichtet, wenn alles hätte beim Alten belassen werden sollen?

**) Neue Organisation der Schiffahrts- und Handels-Verhältnisse u. s. S. 103.

aus dem Seerechte herleiten wollen. Sie beriefen sich dabei auf das Recht Hannovers, den Brunshäuser Zoll als einen Seezoll zu erheben. Der Vergleich ist jedoch ganz unrichtig. Die Differenz bei den Elbe-Schiffahrts-Verhandlungen über diesen Zoll drehte sich nicht um den Fortgenuß des Ertrages nach den Zollsätzen, wozu Hannover bei dem Abschluß der Wiener Congreßakte berechtiget war. Denn so wie jeder andere Uferstaat die in jenem Zeitpunkt besessenen Zölle nicht aufzugeben verpflichtet war, indem die Wiener Akte Art. 111 nur vorschreibt, daß der Betrag derselben wie er bisher gewesen, in keiner Art erhöht werden solle; so konnte es auch nicht die Absicht seyn, der Hannöverischen Regierung eine Herabsetzung des Brunshäuser Zolles zuzumuthen.

Es galt auch nicht um die Vorlegung der Zollrolle; wohl aber die Anwendung der Grundsätze über die Art der Erhebung der übrigen Flußzölle auch auf den Brunshäuser Zoll. Hiebei bestritt Hannover die Competenz der Commission, weil dieser Zoll ein Seezoll sey. Die Commission gab dieß aber nicht zu, sondern behauptete dagegen fest ihre Competenz, und führte diese auch durch, insofern die Vereinbarung über den Brunshäuser Zoll zu einem Gegenstande der Elbeschiffahrtsakte Art. 15 gemacht, und die anfängliche Fassung jener Vereinbarung, *) welche also anfängt:

> Nachdem Se. Majestät der König von Hannover rücksichtlich des Brunshäuser Zolles erklärt haben, daß Allerhöchst dieselben zwar die Competenz der Elbeschiffahrts-Commission — nicht anerkennen können ꝛc.

in die jetzige des Art. 15 verwandelt wurde, wornach jener Anfang wegblieb, und folgendem Eingang Platz machte:

---

*) 56. Protokoll der Elbeschiffahrts-Verhandlungen.

Unbeschadet der in de Congreßakte über die Ausdehnung der Flußschiffahrt enthaltenen allgemeinen Grundsätze, ist man wegen des Brunshäuser Zolles übereingekommen ꝛc.

wodurch jede, der Ansicht der Commission nachtheilige Folgerung aus der besonderen Vereinbarung über den Brunshäuser Zoll abgewendet werden sollte.

Dem Inhalt der Vereinbarung selbst zu Folge gestand Hannover auch die Hauptsache zu, nemlich den Zoll nie erhöhen, und den Tarif vorlegen zu wollen. Dadurch endlich, daß die Commission in Absicht der Art der Erhebung nachgab, machte sie keineswegs einen bei ihr rege gewordenen Zweifel über See- oder Flußrechte eine Einräumung, sondern sie stand nur davon ab, die von ihr wegen der Art der Erhebung des Zolles oberhalb Hamburg angenommenen Grundsätze auch auf die Strecke unterhalb Hamburg auszudehnen, weil dieselben hier nicht gleichmäßig anwendbar sind.

Um sich zu überzeugen, daß es hauptsächlich der letztere Umstand ist, welchem nach der eigenen hannöverischen Ansicht die Nachgiebigkeit der Commission zugeschrieben werden muß, und wie wenig Hannover aus dem Fundamente eines Seerechtes den Brunshäuser Zoll hat herleiten wollen, darf man nur den Inhalt der Note seines Bevollmächtigten vom 26. Oktober 1821 als Antwort auf die Note des preußischen Bevollmächtigten vom 12. Oktober 1821 aufmerksam erwägen.

Derselbe Notenwechsel beweiset auch, daß Hannover in Beziehung auf den Art. 1 der Elbeschiffahrtsakte gar keinen Vorbehalt angeblicher Seerechte gemacht hat, und daß der anfänglich zu Art. 4. gemachte Vorbehalt ohne alle praktische Bedeutung in Hinsicht des

ganzen Inhalts jener Akte ist. — Nie wurde der Brunshäuser Zoll als ein Seezoll anerkannt.

## §. 55.

Bei Beurtheilung des Streites zwischen dem Königreich der Niederlande und den übrigen Rheinuferstaaten wegen der Handelsschiffahrt ist in öffentlichen Blättern auch einmal die Rede davon gewesen, daß für die Erlangung des Rechts ein Opfer gebracht, und den Niederlanden, in Rücksicht der großen Strom- und Uferbaukosten, welche sie aufzuwenden haben, eine etwas höhere Abgabe zugestanden werden müsse, als sie nach der Uferlängen-Berechnung verlangen könnten. Glaubt man vielleicht die Spur einer ähnlichen Geneigtheit in den Verhandlungen der Central-Commission für die Rheinschiffahrt aufzufinden, so kann nur eine Verwechslung der Gegenstände zum Grunde liegen. Dort ist nämlich nie ein besonderer Entschädigungsanspruch von jener Beschaffenheit, sondern nur eine Erweiterung des für die Niederlande berechneten Distanzentarifes zur Sprache gekommen.

Da die Handelsstädte, welche als Endpunkte der niederländischen Thalschiffahrt angenommen waren, nicht unmittelbar an der Seegrenze liegen, sondern zum Theil noch bedeutend davon entfernt sind, so mußte man als billig anerkennen, daß diese größere Entfernung der Seemündungen mit zur Berechnung gezogen, folglich den Niederlanden eine Vermehrung der Oktroi-Centimen zugestanden werden müsse.

Zum Ueberfluß mag jedoch hier noch gefragt werden: ob die Niederlande eine solche Erhöhung zu verlangen berechtigt sind, entweder als einigen Ersatz für die aufhörenden Transitabgaben oder als Entschädigung für den größeren Kostenaufwand, den sie auf die Schiffbarkeit ihrer Wasserstraßen zu verwenden haben?

In Hinsicht der ersten ist kein Rechtsanspruch denkbar, weil ein Ersatz die Gesetzlichkeit der Abgabe voraussetzen würde, welche den vorliegenden Verträgen durchaus fremd ist. Letztere haben also für den Gebrauch der Wasserstraßen bis in die See zulässige Abgaben in dem Oktroi vereinigt, welches an die Stelle der vormaligen Zölle und anderer unter dem Namen Licent, Transit, Accise u. s. w. bekannt gewesenen Entrichtungen getreten ist *)

Die Unzulässigkeit der Folgerungen aber, welche die niederländische Regierung aus der Theorie von einem abgesonderten Seegebiete herleiten wollte, ist längst erwiesen und von den garantirenden Mächten anerkannt worden. Es läßt sich um so weniger wieder darauf zurückkommen, als jene Regierung selbst ihren Versuch aufgegeben, dem Verbots-Recht entsagt, und die Freiheit der Handelsschiffahrt bis in die offene See wenigstens auf einer Fortsetzung des Rheins zugestanden hat.

In Hinsicht des Letztern mag die Frage unter den Gesichtspunkt des Rechts und der Billigkeit gestellt werden. Mit dem Recht verhält es sich, wie bereits angeführt.

Der 34. Artikel der Convention von 1804 legt jedem Uferstaat die Verpflichtung auf, die Leinpfade auf seinem Antheile an dem Rhein-Oktroi-Ertrage zu erhalten. — Die Anlage und Erhaltung der Uferbauwerke, Dämme und anderer zur Abwendung von Ueberschwemmungen bestimmter Kunstwerke ist nach Art. 35 als Territorial-Last anzusehen. **)

---

*) Artikel 39 der Convention von 1804. Art. 3 und 4 des Rhein-Reglements von 1815.

**) Unter der Unterhaltung der Leinpfade ist nicht die Verbindlichkeit mitbegriffen, die Uferbauwerke, Dämme und andere Werke der Kunst, welche

Der 7te Artikel des Wiener Reglements bestimmt:

Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire et des travaux necessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation;

ohne daß hierbei der mindeste Unterschied in der Oertlichkeit und in den Erfordernissen des Aufwandes, welche notorisch in den verschiedenen Territorialstrecken des Rheinstromes ungemein von einander abweichen, gemacht worden ist.

Der 8te Artikel stipulirt ebenfalls ausdrücklich:

que les droits de la navigation sont principalement destinés à couvrir les frais de son entretien. —

Er verweiset außerdem die Uferstaaten auf die Vortheile, welche aus der Belebung des Handels entspringen, und gestattet die Erhöhung des Tarifs nur in dem Falle allgemeinen Einverständnisses, welches wiederum auf Seite der Uferstaaten bedingt ist.

(par) l'engagement formel de ne se porter à une telle augmentation que sur les motifs les plus justes et les plus urgents, ni de graver la navigation d'aucun autre droit quelconque, outre ceux fixés

---

den Ueberschwemmungen Einhalt thun sollen, zu errichten, auszubessern und zu unterhalten, sondern blos die Wege, welche über diese Werke hingehen. Die übrigen Arbeiten fallen den Landesherrn, Gemeinden und Privatpersonen, deren Eigenthum durch besagte Arbeit geschützt wird, zur Last.

par les réglemens actuels, sous quelque dénomination ou pretexte que cela puisse être.

Wer verkennt nicht, wie höchst schwierig es so klaren Bestimmungen und feierlichen Verpflichtungen gegenüber zu rechtfertigen seyn würde, wenn man einzelne Uferstaaten und namentlich den Niederlanden, denen die Vortheile des Handels und der Schiffahrt in überwiegendem Verhältnisse zufließen, Ausnahmsweise eine Ueberhebung gestatten wollte. Und welche Folgen könnten aus dieser Umgehung des conventionellen Systems entstehen? Wären nicht andere Uferstaaten nach Verhältniß zu gleichen Forderungen berechtigt? — Würde nicht z. B. Preußen die enormen Kosten vorschützen, welche bekanntlich die Unterhaltung der kleinen Stromstrecke von Wesel bis Emerich fordert, als Mitbewerber auftreten; würden nicht Baiern und Baden ihre neuen, hoffentlich zum Vortheil der Schiffahrt gereichenden Rhein-Ratifikationen mit in die Linie stellen können? —

## §. 56.

Wenn nach solchen Erwägungen noch Billigkeitsgründe Gehör finden dürfen (wie doch sehr zu bezweifeln ist) so muß mit Berücksichtigung des Grundsatzes, welchen der 4te Wiener Artikel aufstellt, zuvörderst nachgewiesen werden, daß die Erträge des Octroi, verbunden mit den Vortheilen, welche die Verbesserung der Fahrbahn dem Handel gewährt, nicht hinreichen, um die zu Unterhaltung der Leinpfade und anderer Schiffahrts-Anstalten erforderlichen Kosten zu decken. — Einen solchen Beweis wird die niederländische Regierung, welche den Betrag ihrer bisherigen Rheinzölle mehr als doppelt durch das Octroi ersetzt erhalten soll, am wenigsten führen können; selbst dann nicht, wenn sie ihn auf die Verwendung des Octroi-Extra-

ges allein beschränken dürfte. — Die großen Ausgaben, welche in den Niederlanden nur darum aufzuwenden sind, damit Land und Leute nicht den Fluthen zur Beute werden, gehören nach der klaren Bestimmung vorgedachter Artikel nicht hieher. Auch fallen diese Ausgaben in der Regel nicht der Staatskasse, sondern den Deich- und Uferbeerbten, den Gemeinden und Provinzial-Verbanden zur Last. Sie würden ohne Unterschied erforderlich seyn, wenn auch kein Schiff den Rhein passirte, und es ist nicht selten, daß die Interessen der Schiffahrt dem Bedürfniß des Landes-Schutzes aufgeopfert werden müßen, sobald nämlich jene die Vereinigung und diese die Vertheilung des Fahrwassers fordern. Was aber die Herstellung und Unterhaltung der Leinpfade und der eigentlichen Schiffahrts-Vorkehrungen im Strombette betrifft, so berechtigt die bisherige Wahrnehmung zu dem Urtheil, daß von den Schiffahrts-Gefällen in der niederländischen Staatskasse sehr große Ueberschüsse zurückgeblieben seyn müßen, welche billig zu jenen Zwecken hätten verwendet werden sollen.

Herr Op den Hooff kann selbst nicht umhin, den erbärmlichen Zustand der Leinpfade am Leck und an der Waal (worüber schon so oft Klagen geführt worden sind) einzusehen, indem er z. B. S. 86 und 87 bemerkt:

„Der gegenwärtige Zustand der Leinpfade in unserm „Lande, dieß ist nicht zu verkennen, läßt viel zu wün„schen übrig."

Hiezu gesellen sich die fortschreitend zunehmenden Untiefen in den Fortsetzungen des Rheins, namentlich in der Waal und Maas, und der Mangel an dringend nothwendigen, vielleicht aus einseitigem Lokal-Interesse unterbliebenen

Corrections-Anlagen. Zwischen Werkendamm und Dortrecht z. B. ergießen sich fünf Sechstheile des Fahrwassers der Waal und Merve in die Killen des Biesbosch, ohne daß man auch nur eine einzige der vielen Verzweigungen in gehörig fahrbarem Zustande erhalten hat. — Es wird jeder unbefangenen Beurtheilung anheim gestellt, ob Vernachläßigungen von solchem Umfange (in deren Vergleichung der Zustand des Rheines von der holländischen Grenze bis Mainz u. s. w. als musterhaft erscheint) zu einem Prämien-Anspruch berechtigen?

Großen Aufwand hat die niederländische Regierung allerdings auf künstlich gebildete Seiten-Verbindungen aus dem Rhein, Leck und aus der Maas, z. B. von Mastricht nach Herzogenbusch, von Gorkum bis Vyanen, von Vreeswyk nach Utrecht und Amsterdam, verwendet. Während diese Kanal-Anlagen im innern Verkehr und im Handel von Amsterdam große Vortheile entwickeln, läßt sich deren Einfluß auf die Rheinschiffahrt (wiewohl dieselbe theilweise dadurch abgelenkt wird) doch keineswegs verkennen. Sie bestehen aber für sich, und gewähren die Tilgungs- und Verzinsungs-Fonds für die Anlage-Capitalien, so wie die Unterhaltungskosten, durch die Erhebung ansehnlicher Schleußen-Gefälle.

An den Seemündungen werden keine besonderen Schiffahrts-Anstalten wahrgenommen. Der ursprüngliche Ausfluß der Maas ist bald umfahrbar geworden. Wo vormals die größten Kauffarthey- und Kriegsschiffe einliefen, da ist jezt eine große und einträgliche Anlandung „das Honek von Holland" anzutreffen.

Daß die Kosten zur Unterhaltung der Leinpfade in der Folge steigen werden, läßt sich um so weniger behaupten, als die in der Entwicklung begriffene Dampfschiffahrt der Leinpfade gar nicht bedarf.

Wo man also hinsehen mag, läßt sich kein Grund auffinden, den unmittelbar durch Handel und Schiffahrt überreichlich belohnten Niederlanden höhere Forderungen zuzugestehen, als den übrigen Uferstaaten.

Ein Entschädigungs-Prinzip, gestützt auf Billigkeitsgründe, oder aus verletzten Territoral-Interessen hervorgehend, läßt sich eben so wenig in dem Wiener Rhein-Vertrage, als in den für die Elbe und Weser auf gleicher Grundlage abgeschlossenen Schiffahrts-Verträgen auffinden. In dem nämlichen Augenblicke, wo Niederland den Vertrag erfüllet, sind Preußen und Hessen verpflichtet, die Zwangs-Umschläge von Cölln und Mainz aufzuheben, ohne für dieses große Particular-Opfer entschädigt zu werden. Preußen wird gleichzeitig eine Mehr-Einnahme von 700,000 Franken jährlich entbehren — ebenfalls ohne Entschädigung. Ist einiger Ersatz dafür möglich, so kann er sich nur in der Belebung des Handels und der Schiffahrt finden lassen. Wer aber wird hieraus und insonderheit aus den vorerwähnten Opfern größere Vortheile ziehen, als die Niederlande, welche jetzt schon den Niederrhein bis Cölln mit ihren Schiffen bedecken, denen dann auch der ganze Rhein mit seinen bedeutenden Nebenströmen offen stehen wird?

Eilf Jahre lang haben die deutschen Uferstaaten der vertragsmäßigen Vortheile der freien Handelsschiffahrt entbehren, das Fortbestehen großer Hemmnisse und Ueberhebungen gestatten, und den Niederlanden während dieses Zeitraumes vielleicht 20 Millionen Gulden an unrechtmäßiger Transitgebühr entrichten müssen. Ein übel berechnetes Merkantil-System im Bunde mit einer ultrafiskalischen Zollgesetzgebung hat von Seite der Niederlande acht Jahre lang den Rheinhandel beeinträchtigt und deutsche Fabrikanten am Rhein genöthigt, mit einem außerordentlichen Verlust an Frachtkosten ihre Bedürfnisse über Hamburg und Bremen zu beziehen.

Dieß Alles sind weder Rechts- noch Billigkeits-Titel, um dem leidenden Theil eine Entschädigung zuzumuthen; aber es sollten dringende Beweggründe für die niederländische Regierung seyn, dem Rechte zu huldigen.

§. 57.

Die deutschen Rheinuferstaaten haben ferner den rechtlichen Anspruch, daß

6) Der Rhein als Handelsstraße für alle Staaten und Nationen, so wie für alle Gattungen von Waaren ohne Unterschied auf- und abwärts offen sey.

Der Artikel 5. des Pariser Friedens, so wie der Artikel 1. der Wiener Akte sprechen sich hierüber auf das Bestimmteste aus. In ersterem heißt es:

„La navigation — — sera libre de telle sorte, quelle ne puisse être interdite à personne et l'on s'occupera des principes — de la manière la plus favorable au commerce de toutes les nations.“

Das Nämliche wiederholt wörtlich die Wiener Akte, jedoch mit der Beschränkung:

„ne pourra sous le rapport de commerce être interdite à personne, en se conformant toute fois à reglements, qui seront arretés pour la police d'une manière uniformée pour tous et aussi favorable que possible au commerce de tous les nations.“

Es lag auch, wie schon früher entwickelt wurde, im

zweifelhaft in der Absicht der hohen alliirten Mächte, nicht blos eine oder die andere Nation, folglich eben so wenig die deutsche als die niederländische, zu begünstigen, sondern vielmehr den Welthandel zu befördern, da das Continental-System sich in seiner ganzen Gehässigkeit gezeigt hatte. Ohne den wechselseitigen Austausch der Bedürfnisse der Völker kann keine dauernde Betriebsamkeit, kein nützlicher Handel und keine belebte Schiffahrt statt haben.

Die Beschränkung der Freiheit der Rheinschiffahrt auf Rheinschiffe kam bei allen Verhandlungen nie zur Sprache. Der Königlich Baierische Bevollmächtigte machte zwar während der Central-Commissions-Verhandlungen zu Mainz einen solchen Vermittlungs-Vorschlag. Er wurde aber von keiner Seite angenommen und die niederländische Regierung war die erste, welche verweigerte, sich auf denselben einzulassen.

7) Behandlung der deutschen Schiffe in den niederländischen Seehäfen, wie die Schiffe anderer Nationen, besonders der Engländer. Es dürfen daher jene nicht mit mehr Formalitäten und Kosten als diese belästiget werden *).

---

*) Das allgemeine niederländische Zollgesetz vom 20. August 1822 schreibt im vierten Kapitel des navires en relâche vor:

XXV. On entend par navires en relâche, les bâtimens destinés pour ailleurs qui, venant de la mer entrent dans un port quelconque du Royaume, par cas fortuit ou pour y hiverner, ainsi que ceux, qui n'ont aucune destination determinée, et mouillent dans un des ports de mer pour y prendre des Ordres.

Les capitaines et seconds de ces bâtiments, sont ob-

Dieser rechtliche Anspruch gehet aus dem Gesellschafts-Vertrage hervor, der mit der neuen Ordnung der Dinge seinen ganzen Vollzug erhält. Kein Gesellschaftsmitglied kann ohne ausdrückliche, von Allen genehmigte Be-

---

ligés de déclarer au premier poste ou bureau d'entrée, les marchandises qu'ils ont à bord, et c'est, de la manière indiqué ci-dessus au sujet des déclarations en gros à l'entrée par mer.

XXVI. Ces bâtiments et les cargaisons, qu'ils ont à bord, pourront repartir sans payer les droits ou accises, mais devront en attendant, et sous la surveillance particulière des employés du poste où la déclaration s'est faite, rester mouillés à l'endroit qui sera désigné à cet êffet, par ces employés.

Cependant si ce poste n'est pas établi à la proximité de la côté ou du rivage, ou n'offre pas un mouillage commode, ni le moyen de réparer l'avarie, il sera permis aux capitaines de continuer leur route jusqu' à un bord voisin où se trouve un bureau, pour y être mis, comme ci-dessus, sous une surveillance particulière.

XXVII. Si la nature de la cargaison l'éxige, soit par rapport à l'elévation des droits d'entrée, soit à cause de ce que les marchandises sont soumises aux acciges, soit enfin à cause d'une prohibition, l'endroit du navire, où se trouve le chargement, sera plombé ou scellé, ou il sera mis une garde à bord, à moins que le capitaine ne préfère déposer jusqu' à la réexportation sa cargaison dans l'un des magasins de l'état, ou dans un magasin particulier fermé à deux clefs differentes; ou, pour autant que la nature des marchandises ne permettrait pas

dingung, ausnahmsweise anders, als die übrigen behandelt werden. Sein Anspruch ist an und für sich größer und rechtlicher als der von dritteren, bei welchen nur der Gesichtspunkt der Retorsion eintritt. Uebrigens versteht es sich von selbst, daß Schiffer, welche in die See stechen, nur für diejenigen Anstalten zu bezahlen haben, von welchen sie Gebrauch machen.

Mit welchen Kosten jetzt das Ein- und Auslaufen beladener

---

ce dépôt, qu'il ne préfère les places, tant de nuit que de jour, sous surveillance et garde, mais sans frais pour le tresor.

XXVIII. Lorsque ces navires rompent leur chargement, c'est — à — dire, lorsque la totalité ou une partie de la cargaison, consistent en objets dont l'importation est permise, est destinée à être déchargée pour ne pas être rembarquée, ou lorsqu'on embarque quelque autre marchandise que celles destinés uniquement pour la consommation ordinaire de l'équipage, on devra en payer les droits et accises dûs à l'état; et à l'égard des déchargements et chargements on devra observer tout ce qui est prescrit par la presente loi, concernant l'importation et l'exportation de marchandises par mer.

XXIX. On n'entend pas, au contraire, par rupture de chargement, le débarquement momentané des marchandises pour les bénéficier, pour radoubler la navire ou pour d'autres causes légitimes, pourvu qu'il se fasse en vertu d'une permission par écrit accordé par l'employé supérieur de lieu et que le dechargement, la manipulation et le rembarquement n'aient lieu que sous la surveillance continuelle des employés.

Schiffe in den niederländischen Seehäfen verknüpft ist, mögen folgende Notizen beweisen. *)

## Spesen- und Hafen-Unkosten-Rechnung von einem preußischen oder dänischen Schiffe von 120 Tonnen im Hafen zu Antwerpen.

| | Fl. | Stbr. |
|---|---|---|
| Begleitung des Schiffers von Douanen-Offizieren nach Vließingen . . . . . | 6 | — |
| Lootsgeld von See nach Vließingen . . . . . | 30 | — |
| ditto von Vließingen nach Antwerpen . . . . | 40 | — |
| Einklaviren an der Douane zu Vließingen . . . | 6 | — |
| An den Lootsen, um das Schiff ans Ufer oder in den Deck zu bringen . . . . . | 3 | — |
| Versiegeln der Lücken durch die Douane . . . | 3 | — |
| An den Hafenmeister . . . . . | 3 | — |
| Lastengeld **) 120 Tonnen, à 1 fl. pr. Tonne, fl 120 — | | |
| Kriegssteuer 13 % . . . . . = 15 60 | | |
| Stempel . . . . . = — 60 | | |
| | 136 | 20 |
| Schiffspaß von der Douane . . . . . | 3 | — |
| Hafengeld von 120 Tonnen . . . . . | 28 | 16 |
| Meßbrief ꝛc. . . . . | 6 | 10 |

*) Niederland kann im Sinne der Wiener Akte im Verhältniß der Stromstrecke des Rheines durch seine Staaten und an jenen Häfen, wo die Waare umgeschlagen wird, an Aus- Einladungs- und Waaggebühren nicht mehr als höchstens 12 bis 15 Centimes auf 50 Kilogrames erheben. Cölln und Mainz sind hiezu bereits längst mit gutem Beispiele vorangegangen. Erstere Stadt hat schon im Jahre 1818 die Vorbeifahrt der Landesprodukte, und letztere alle bisher erhobenen Abgaben frei gegeben. Sie erhebt nichts als den reinen Arbeitslohn für Krahnen, Waag und Unterhalt des Ufers mit 3 1/2 Kreuzer auf 50 Kilogrames.

**) Eine Schiffslast beträgt 40 Centner.

| | Fl. | Sthr. |
|---|---|---|
| Besichtigung des Schiffszustandes beim Ausgehen | 12 | 6 |
| An das Handlungs-Tribunal und Certifikat für die Besichtigung | 5 | — |
| An den Konsul | 10 | — |
| Visitiren des Schiffes durch den Wasserfout ein und aus | 7 | 16 |
| Mäklers Courtage 60 Lasten à 75 Cent. | 45 | — |
| Stadtsrechte auf Schiff-Proviant | 3 | 10 |
| Lootsgeld von Antwerpen nach Vließingen, 18 Palmen oder 6 Fuß | 26 | 5 |
| dito von Vließingen nach See | 21 | 5 |
| Ausklaviren an der Douane zu Vließingen | 4 | — |
| Brief-Porto, Abschreiben des Acquits ꝛc. | 2 | 10 |
| An das Loots-Comtoir, die Tiefe des Schiffes zu messen | 1 | — |
| — | 400 | 98 |
| Ab: 65 Cent. Lastgeld per Tonne, da hier nur von einer Reise die Rede ist, wovon das Lastgeld 35 Cent. per Tonne macht fl. 78 — | | |
| Davon 13 % Kriegssteuer = 10 14 | | |
| | 88 | 14 |
| — | 312 | 84 |

Bemerkungen. Das Lastgeld ist hier auf ein ganzes Jahr berechnet, beträgt für jede Reise aber nur 33 Cent. von der Tonne.

Niederländische Schiffe, welche auf den Flüssen und Kanälen fahren, bezahlen 60 Cent. pro Tonne einmal im Jahre. —

Sämmtlich vorstehende Spesen gehen den Schiffscapitain an und liegen also in der Fracht.

2) Wagengeld; auf dem Quai; bei Ankunft der Waare seewärts von 100 Kilogrammes (beiläufig 2 Centner) 2 Centimen.

3) Besondere Kosten. — Expedition bei der Douane, Stempel, Löschen ꝛc. per Parthie fl. 1. — bis fl. 5. — je nach der Wichtigkeit des Objects.

## Bemerkungen in Beziehung auf Rotterdam.

Spesen. z. B. von einer Parthie französischer Weine von 57 à 58 Lasten für Rotterdam bestimmt; — wegen Mangel an Wasser mußte das Schiff, welches in de Goern eingelaufen war, zu St. Gravendeel geleichtert werden. Die Extra-Spesen, welche dem Bezieher zur Last gefallen sind, betragen:

| | |
|---|---|
| 1) extraordinaires Hafen- und Diepgeld . . . | fl. 26 — |
| 2) Lichterlohn und Ueberladen . . . . . | fl. 144 — |
| 3) Küpper- und Wacherlohn und Versiegelung . | fl. 42 — |
| | fl. 212 — |

Die Leichterung zu St. Gravendeel großer Seeschiffe soll schon 7 — 800 Gulden gekostet haben.

Die gewöhnlichen Spesen- als Lootsen-, Tonnengeld ꝛc. gehen den Schiffs-Kapitain an. —

Mit diesem extraordinairen Hafen- und Diepgeld hat es folgende Bewandtniß.

Im Jahr 1804 wurde diese Belastung unter gedachtem Namen angeblich weil das gewöhnliche städtische Einkommen nicht ausreichte, um die Austiefung der Außenhäfen zu bewerkstelligen, zufolge Beschluß des Magistrates d. d. Rotter-

den 16/20 Juli 1804 eingeführt und dauerte noch fort, obwohl der Meinung verschiedener Kaufleute nach, da die Ursache aufgehört, die Wirkung längst hätte aufhören sollen.

Dieses extraordinaire Hafengeld ist neben dem gewöhnlichen sehr drückend.

Nach dem Tarif muß diese Belastung

1) durch die einkommenden und ausgehenden Schiffe, nemlich 1/4 durch das Schiff bezahlt und 3/4 auf den Betrag der Frachtgelder vertheilt (also von den Gütern getragen) werden.

2) Solche soll aber nur allein gehoben werden von allen außer Landes fahrenden oder daher kommenden Schiffen, und soll jede Reise bezahlt werden, wenn eher dieselben ausfahren oder hereinkommen.

3) Jeder Schiffer bezahlt bei der Ausklarirung von seinem Schiffe, den ganzen Betrag dieser Belastung, in Betreff des einkommenden Schiffes bringt er 3/4 bei seiner Fracht in Rechnung und in Betreff des ausgehenden Schiffes werde durch die Verlader der Güter ebenfalls 3/4 pro rata der durch sie zu bezahlenden Fracht an den Schiffer oder an seinen Korrespondenten zu Rotterdam restituirt.

4) Von dieser Belastung sollen frei seyn, die nationalen Strom-Beurtschiffer, welche nicht auf die See fahren.

## Tarif.

5) Beim Einkommen soll jede Reise bezahlt werden von

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Schiffen | von 1 | bis 10 | Lasten . . . . | fl. 2 | 10 Stbr. |
| — | 11 | — 20 | — . . . . | fl. 5 | — — |
| — | — | — 30 | — . . . . | fl. 10 | — — |

| | | | |
|---|---|---|---|
| von | — bis 40 | Lasten . . . . . | fl. 25 — |
| — | — — 60 | — . . . . . | fl. 40 — |
| — | — — 80 | — . . . . . | fl. 60 — |
| — | — — 100 | — . . . . . | fl. 80 — |
| — | 101 — 200 | — . . . . . | fl. 100 — |

6) Von Schiffen aus Westindien und Amerika (nationale vorerst noch ausgeschlossen) die Hälfte mehr, von Schiffen aus Ostindien das doppelte.

| | | |
|---|---|---|
| 7) Von köllnischen Schiffen jede Reise . . | | fl. 15 — |
| — | ditto nicht in der Beurt fahrend . . . . . | fl. 6 — |
| — | großen Ruhrschiffen . . . . . | fl. 4 — |
| — | Spreitschiffen . . . . . | fl. 3 — |

2c.

8) Von fremden binnen durchfahrenden Schiffen längs der Seeländischen Ströme einkommend, fl. 3 — à fl. 6 — je nach der Größe von der Reise.

9) Von Schiffen mit Ballast ankommend, ganz oder größtentheils beladen mit Getreide, Holz, Kohlen, Theer, Salz, Glas, Weidasche, Kork in Blättern und andern groben Waaren.

| | | |
|---|---|---|
| Von 1 à 10 | Lasten . . . . . | fl. 1 — |
| — 20 | — . . . . . | fl. 3 — |
| — 30 | — . . . . . | fl. 5 — |
| — 40 | — . . . . . | fl. 8 — |
| — 60 | — . . . . . | fl. 10 — |
| — 80 | — . . . . . | fl. 15 — |

10) Beim Ausgehen sollen belastete Schiffe oder solche, die ein geringes Quantum Kaufmannswaaren geladen haben,

ein Drittel der Ladungs-Fähigkeit nicht überschreitend, frei seyn von der Belastung.

(nämlicher Tarif wie 5 beim Einkommen)

Von köllnischen Schiffen jede Reise fl. 30.

11) Schiffe auf dem Strom oder an den Pfählen löschend oder ladend, sollen ebenfalls dieser Belastung unterworfen seyn.

12) Doch sollen Schiffe, seyen es die auf dem Strom liegen bleiben, oder in einem der Häfen einkommen und wieder weg fahren, ohne ihre Last gebrochen zu haben, frei seyn.

13) Die gemeldete Belastung soll mit nächstem 1. Aug. anfangen, und auf dem Fuß wie das ordinaire Hafengeld eingefordert werden.

14) Betrifft die Bestrafung der Contraventionen.

15) idem die Berechnung.

16) Bestimmung, daß wenn die Stadt durch diese Revenue für ihren Vorschuß und die Interessen zu 5 Prozent gerechnet, gedeckt seyn möchte, diese Einforderung aufhören oder vermindert werden, oder nach Umständen fortdauern soll, daß aber in letzterem Falle die Revenuen verwendet werden sollen zu Bestreitung von Ausgaben, welche in der Folge für den Handel und die Schiffahrt dieser Stadt nöthig und nützlich erachtet werden.

Waagegeld. Die Rheinbeurten bezahlen an Cargador ein Waage- und Bestellergeld von 1 Stüber per 100 Kilogrammes; das gewöhnliche Stadtwaagegeld beträgt beiläufig 1 à 2 Cent. für 50 Kilogrammes und 3 à 5 Cent. Schaalgeld und Arbeitslohn.

Besondere Kosten. Wacherlohn bei Transit-Versendungen, An- und Abfahren von und nach den Magazinen, je nach der Entfernung 12 Stüber für 500 Kilogrammes. Plombirung, Abfertigung, Ritz- und Ruderlohn fällt den Gütern zur Last und berechnet sich nach der Größe der Parthie.

Dadurch, daß zu Rotterdam die Theilhaber an einer Seeladung in den Carg-Listen nicht genau bekannt gemacht werden, wissen selbst die Kaufleute nicht einmal genau die Kosten der seewärts einkommenden Güter anzugeben. Die See-Cargadore, an welche die Schiffkapitaine adressirt sind, repartiren die Kosten, und solllen dabei sich nicht vergessen.

## Bemerkungen in Beziehung auf Dortrecht.

Spesen. z. B. von 1000 Kilogrammes Caffee transitirend:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) Fracht von London bis Dortrecht à 22 Schilling per Tonne macht . . . . . | LSt. 1 | — 2 | — |
| Avarie 10 % . . . . . | — | — 2 | 2 |
| | LSt. 1 | — 4 | 2 |
| à fl. 12. 4 Stbr. holländisch per 1 Pf. Sterl. . . . . | fl. 14 | — 15 | |
| 2) Hafengeld . . . . . | — 1 | — 3 | |
| | fl. 15 | — 18 | |
| 3) Transitrechte pr. 100 Kilogr. 10 Cent. . . . . fl. 1 — | | | |
| 13 % Syndikat . . — $2^3/_5$ | fl. 1 | — $2^3/_5$ | |

a) Unkosten, Deklaration, Passeport und Caution . . . fl. 1 — 10
Ueberladen 2 Stbr. per 100 Kilogr. . . . fl. 1 — —
Verifikation, Plombiren, Weglohn, Reparatur, Briefporto ꝛc. . . fl. 1 — 10
Provision 5 % pr. 100 Kilogr. . . . . fl. 2 — 10
fl. 6 — 10

fl. 23 — 10¾

NB. Die englische Seetonne wiegt 2240 Pf. englisch oder 2000 Pf. Amsterdamer Gewicht.

Im Allgemeinen ist anzunehmen, daß die Lokal-Spesen geringer zu Dortrecht als zu Amsterdam sind.

## §. 58.

### 8) Beseitigung aller Hindernisse der Schiffahrt auf dem niederländischen Rhein durch die Mauth-Beamten.

Die Wiener Akte verfügt in ihrem Art. 22., daß die definitive Verordnung Bestimmungen enthalten soll, um zu verhüten, daß die Aufsicht der Mauth-Beamten der Schiffahrt kein Hinderniß in den Weg lege.

Hieraus folgt von selbst, daß der Schiffer, so lange er sich auf dem Strome befindet, künftig keinen belästigenden Visitationen der niederländischen Douaniers ausgesetzt werden dürfe. Es folgt ferner, daß der Staat, welcher auf eigene Kosten seine Mauthen sichern muß, auch das Personal derselben zu ernähren habe und den Schiffer nicht, wie in den Nieder-

landen auflegen könne, die Nahrung zu übernehmen. Dadurch würde offenbar ein Hinderniß der Handels-Schiffahrt eintreten, denn die Kosten dafür muß natürlich der Schiffer bei der Fracht in Anschlag bringen *).

Früher hat dieß auch schon die niederländische Regierung eingesehen, und sich erboten, die Kosten der Plombirung der Güter auf ihre Rechnung zu nehmen. Nach der Analogie sollte dieß wohl auch für die Douaniers gelten, welche die Schiffe begleiten. Feuerung und Licht verursachen keine besonderen Kosten.

9) Gleiche Einrichtung der niederländischen Erhebungsämter, gleiche Erhebungsart, gleiche Polizeimaßregeln, gleiche Justizverwaltung, gleiche Schiffsaiche u. s. w. wie auf den übrigen Rheintheilen.

Diese Gleichförmigkeit ist in allen Theilen der Wiener Akte für jeden Rheinuferstaat, also auch für die Niederlande, als eine Pflicht festgesetzt worden, daher der rechtliche Anspruch eintritt, daß sie nicht verletzt oder vernachläßigt werde.

---

*) Ueberdieß bestehet nicht einmal ein Reglement über die Art der Ernährung. Daß aber solche Douaniers größere Einquartierungslasten als das disziplinirte Militair veranlassen, mag kaum bezweifelt werden. Es bedarf daher §. 26 des preußischen Entwurfs eines definitiven Reglements genauerer Bestimmungen.

## Vereinbarkeit der rechtlichen Ansprüche der Rheinufer-Staaten mit der nautisch-merkantilischen Politik der Niederländer.

### §. 59.

Wir halten nach unserer Privat-Meinung das bisherige Benehmen der niederländischen Regierung mit einer wohlverstandenen nautisch-merkantilischen Politik nicht vereinbar. Daraus folgt aber nicht, daß wir ihre politische Klugheit in Zweifel ziehen. Wir glauben vielmehr, daß sie, gegen ihren Willen und ihre Ansichten, der falschen Volksmeinung so lange nachgibt, bis diese berichtigt und zugleich durch Thatsachen die Nothwendigkeit gezeigt ist, den von den vier großen alliirten Mächten unterstützten rechtlichen Forderungen der übrigen Rheinuferstaaten nachgeben zu müßen. Wenn wir zeigen, wie sehr diese mit der einzig richtigen Schiffahrts- und Handels-Politik der Niederländer übereinstimmen, so wird sich unser Glaube zu einem hohen Grade von Wahrscheinlichkeit erheben.

Blickt man auf die Vorzeit, so drängt sich überall die Ueberzeugung auf, daß die Holländer ihren Wohlstand und ihr Handels-Uebergewicht nicht der Rheinsperre, sondern andern glücklichen Verhältnissen und ausgezeichneten merkantilischen Eigenschaften verdanken.

Vor dem französischen Kriege betrug der Transporthandel Hollands gegen 40 bis 50 Millionen, und der der Compagnie stieg auf 100 bis 110 Millionen, nämlich ohngefähr 80 Millionen im Verkaufe und 25 bis 30 Millionen im Einkaufe. Der Gewinn dieser Compagnie war anfangs sehr bedeutend, wie man daraus sehen kann, daß derselbe noch im Jahre 1779, wo er sich schon zu vermindern anfieng, 300 pro Cent betrug; allein in den neueren Zei-

ren verminderte er sich sehr; denn nach Abzug der Unkosten blieben den Aktien-Inhabern nur ungefähr 17 Prozent übrig. Im Ganzen stieg der holländische Handel in Asien, Afrika und Amerika sonst auf 220 bis 225 Millionen, und diesen Umschwung desselben dankten sie nicht allein dem Glücke, sondern auch ihrer Anstrengung, ihrem spekulativen Talente, dem Geiste der Ordnung, Arbeitsamkeit und energischer Thätigkeit. Kaum waren nämlich die Holländer dem Feuer der bürgerlichen Kriege entronnen, als sie auch schon Europa zu beurtheilen und dessen Fehler zu benutzen anfiengen. Der kriegerische Geist, welcher sie gegen Philipp II. vereinigt hatte, verschwand schnell, und an seine Stelle trat der Wunsch, die erfochtene Existenz zu genießen.

Dieser Zwischenraum war schnell durchlaufen. Dieses kriegerische, unruhige Volk wandelte sich in ein friedfertiges, handelndes um, welches an die gewöhnliche Politik der übrigen Staaten weniger durch allgemeine Geschäfte, als durch Reichthum und Handel, gebunden war. Deutschlands Unglück, jenes der Franzosen in der Wuth bürgerlicher Kriege, die Schwäche der Hanseestädte, Italiens Schlummer, besonders aber Antwerpens Sturz, welches durch den Zusammenfluß glücklicher Umstände, der Mittelpunkt des Tausches der ganzen Welt gewesen war, — dieß waren die Hebel, welche Holland einst zu seinem hohen, blühenden Glücke emporhoben. Die Portugiesen hatten die neue Welt entdeckt und — die Holländer wurden ihre Faktors. Jene hatten die Ehre der Eroberung und der Stiftung, diese aber den Nutzen. Philipp II., der sich Portugalls bemächtiget hatte, zerstörte die Uebereinstimmung, welche zwischen diesem Staate und jenen Republikanern, die er für nichts anderes, als für rebellische Unterthanen hielt, herrschte; aber diese Trennung wurde ihnen vortheilhaft, denn sie schwangen sich nun aus eigener Kraft empor, und öffneten sich einen Weg nach beiden Indien und nach Afrika, wo sie reiche Niederlassungen gründeten. Amsterdamer Wechsler verbreiteten jezt zu

Batavia eine fürstliche Pracht um sich her, und gegen das Ende des siebenzehnten Jahrhunderts sah man dieses Volk, ohne Ackerbau, ohne ein bedeutendes Land, allein mehr Schiffe besitzen, in weiter ausgebreiteten Handels-Verbindungen stehen, und mit größerem Reichthume beglückt, als sämmtliche verbundene Mächte Europens besaßen. Diese handelnde Nation, die ihren Ruhm und ihre Politik arithmetischen Berechnungen unterordnete, war einen Augenblick Englands Herr und gab einen sprechenden Beweis davon, wie viel man sich von dem Kunstfleiße, der Geduld und Ausdauer, welche immer gleichen Schritt halten und ihren Endzweck nie aus dem Auge lassen, versprechen dürfe. Hätte das holländische Volk in jenem Zeitpunkte, in welchem sein Glück im Steigen war, den Frieden behaupten können, und keine Seekriege geführt, dann würde sein Kredit und seine Macht permanent gewesen seyn; allein häufige Garantieen und unvermutheter Widerstand hielten es nieder, der Geist der oligarchischen Regierung hemmte und theilte sein Interesse, so daß die Vereinigung zu einer allgemeinen Vertheidigung schwer wurde, und der Staat stets bedrohet war, von der Monarchie oder Oligarchie gestürzt zu werden. Im Ganzen hatte auch die oberste Gewalt in jeder Provinz ihren Sitz. Die Republik dehnte sich aus und zog sich zusammen nach eigener Willkühr; das, was sie allgemein beschlossen hatten, war und konnte dem Wunsche und den Absichten Einzelner zuwider seyn, und da eine jede Provinz für sich Herr von neuen Auflagen, wie von Krieg und Frieden war, so blieb bei einer so verwickelten Regierungsform nur ein einziger schwer zu erfassender Punkt übrig. Die Grund-Ursachen der vielen Verwirrungen und Collisionen, in die der Staat mit sich selbst kam, waren: das Uebergewicht der Zahl der Deputirten eines jeden Standes, deren verschiedene Interessen beständige Zwistigkeiten erregten; die Vorliebe für die Statthalterschaft der Generalstaaten; der Haß Anderer gegen diese, der durch fremde Aufwieglungen gestärkt wurde; das verschiedene Interesse jener, Englands Glück zu sehr an-

hängigen Agioteurs, in steter Opposition gegen das Interesse jener nach Indien handelnden Kaufleute, welche Englands Sinken wünschten, und die unersättliche Liebe aller Ordnungen des Staates zum Gewinn, welche die Vaterlandsliebe überwog und die Bürger zu Kosmopoliten umwandelte. Die ersten Ursachen aber, welche Holland in seine jetzige Lage brachten, deren Herbeiführung durch die französische Revolution noch beschleunigt wurde, waren theils die Lage Hollands, in welcher es von mächtigen und kriegerischen Nationen umringt ist, theils sein Mangel an Grund-Reichthum, die Fehler seines ehemaligen Gouvernements und das Niederlegen ansehnlicher Capitalien in die öffentlichen englischen Fonds. Die Handlung und der Credit Englands konnte sich überhaupt, wie es auch bei England der Fall ist, nicht anders, als mit dem Schaden anderer Seemächte ausbreiten und erhalten. Den äußeren Schein eines eifrigen Strebens, seinen Nachbarn nützliche Dienste zu leisten, gab sich Holland öfters nur in der Absicht, diese zu verwegenen Unternehmungen zu reizen, um, wenn sie in einen Krieg verwickelt waren, einen Theil ihres Handels an sich zu ziehen, während es sich mit dem Kolporthandel der Provision, deren seine Feinde benöthigt waren, abgab, und so in dem Schaden Anderer seine Größe und seinen Reichthum suchte.

Damals war auch in Hinsicht des Rheinhandels noch die Behauptung von Luzac *) richtig, indem er sagte:

„Holland hat die Rheinfahrt und den Rheinhandel seiner Lage zu verdanken. Alle Völker, welche aufwärts die Ufer des Rheines und anderer mit demselben in Verbindung stehenden Flüsse bewohnen, haben keinen andern Markt zum Ein- und Verkaufen, als Holland. Sie können, ohne ihren Nachtheil, keinen an-

*) Hollands Reichthum II. 116.

dern Weg, als den Rhein wählen. Sie sind genöthigt, diese Flußstraße einzuhalten. Holland besitzt dadurch, mit Ausschluß aller Andern, einen sehr vortheilhaften Handelsverkehr."

Jezt ist dieser Zustand nicht mehr der nämliche. Die Rheinsperre, welche den politisch-merkantilischen Grundsätzen der früheren Zeit weniger zuwider war, weil England damals noch dem Prohibitiv-System folgte, und Holland durch eine gleiche Maßregel die Rivalität seiner Nachbarstaaten verhüten konnte, stehet gegenwärtig mit der richtigen Politik im grellsten Widerspruche.

§. 60.

Holland liefert nach dem Rheinhandel nach den zuverlässigen Angaben des geschickten und erfahrenen General-Sekretair Herrmann **) folgende Hauptartikel:

„Baumwolle, Farbeholz, Gewürze, Nelken und Spezereien, Häute, Häringe, Hörner, Indigo, Käse, Kaffee, Kakao, Krapp, Materialwaaren, Munition, Oel, Papier, Pech, Pfeffer, Piement, Schießpulver, Reiß, Rosinen, Sago, Salpeter, Salz, Sardellen, Schwefel, Seife, Senfmehl, Stockfische, Sunal, Tabak, Terpentin und Terpentin-Oel, Thee, Theer, Thran, Vitriol und Vitriolöl, fremde Weine und gebrannte Wasser, als: Rum, Arac, Liqueurs, Esprits, Zimmet, Zink, Zucker ꝛc., eine Million Centner im Durchschnitt für einen Capitalwerth von 30 — 40 Millionen Gulden jährlich.

---

**) In der interessanten Schrift: Topographie des Rheins von seinen Quellen auf dem St. Gotthardtsberg bis zu seinen Mündungen in die Nordsee ꝛc. Mainz 1825.

Hievon gehen

2/10 von der Grenze Hollands nach dem Clevischen, Westphälischen, Jülichschen und Bergischen bis Cölln.

1/10 von da oberhalb Cölln nach der Eiffel, dem Bergischen, Nassauischen (wo allenthalben freie Lade-Stationen sind, welches dem Handel unendliche Vortheile gewährt) der Mosel, dem Trierischen und dem Hundsrück.

2/10 von Cölln nach Frankfurt.

4/10 nach Mainz, der Pfalz, dem Rheinkreise Baiern, wo auch überall freie Lade-Stationen sind, dem Neckar, Heilbronn, Mannheim, Schrek, Freistatt, Kehl und der Schweitz.

1/10 nach der Oberpfalz und Straßburg.

Die Versendungen Rheinabwärts sind wegen dem geringen Werth der Güter nicht so bedeutend. Sie bestehen in folgenden Produkten:

Vom Oberrhein: Bau- und Zimmerholz, Droguerien, aus dem Süden von Frankreich gebrannte Wasser, Wein, Oel, Essig, Hanf, Krapp; von Hagenau Obst und Getreide, besonders Kastanien und Mandeln aus der Umgegend von Speier, Reiß, Schweitzerkäse, Tabak, Krämer- und trockene Manufaktur-Waaren aus Tirol, der Schweitz und Schwaben.

Vom Neckar: Bau- und Zimmerholz, Brennholz, Pottasche, Lohrinden, Schwärze, Droguerien, Krämer- und trockene Manufaktur-Waaren, Obst und Getreide, Reiß, Bausteine, Gyps, Kalk, Mühlsteine, Tabak, Oel, Essig, Wein ꝛc.

Weiter abwärts in die Rheingegenden: Pfälzer Weine,

Obst und Getreide, Kastanien, Tabak, Oel, besonders die Gegenden von Worms, Nutz- und Brennholz ꝛc.

Vom Main: Bau- und Zimmerholz, Pottasche, Obst und Getreide, Reiß, Franken-Weine, Wolle, Bläusel, Droguerien, Krämer- und trockene Manufakturwaaren, Glaswaaren, Kupfer, Eisen und Gußeisen, Blech, Zink, Messing, Blei, Bausteine, Drucksteine, Backofensteine, Abfluß- und Abtrittsteine.

Unterhalb des Mains in die Rheingegenden: Obst und Getreide, Lein- und Kleesaamen, Wein, besonders Rheinwein, Essig, Pfeiffenerde, Schiefer oder Leyen von Caub, Pech vom Hessenlande und dem Hundsrück, Töpfer-Waaren ꝛc.

Von der Lahn: Mineral-Wasser, einiges Nutz- und Brennholz, Erden-Geschirr, Eisen und Gußeisen, Hafner-Erz, Obst und Getreide, Lohrinden, Wachholderbeere ꝛc.

Von der Mosel: Bau- und Zimmerholz, Brennholz, Lohrinden, Asche und Pottasche, Steinkohlen von der Saar, Kalk, Gyps, Salz, Schiefer oder Leyen, Schleif- und Wetzsteine, Glaswaaren, Droguerien, Krapp, gebrannte Wasser, Esprits, Oel, Wein, Obst, Wachholderbeere ꝛc.

Unterhalb der Mosel in die Rheingegenden: Mühlsteine, Tuffsteine, Traß von Andernach, Papier, Blei und Bleierz aus der Eiffel, Eisen und eiserne Töpfe von Bendorf und Neuwied, Kupfer von Wald-Breidbach, Töpferwaaren und Erdengeschirr, Pfeiffenerde, Lein- und Kleesaamen, Obst und Getreide, Wein, Ahrwein, Bleichert ꝛc., Glaswaaren und Porzellain aus dem Luxemburgischen, Bau- und Hausteine von Königswinter, Unkeler Pflastersteine, Asche und Pottasche, Wachholderbeere ꝛc.

Von der Sieg: Schiffbauholz und Pfeiffenerde in Ueberfluß.

Von der Erft: Blei, Bleierz und Getreide.

Von der Ruhr: Stahl, Kupfer, Eisen, Fabrikate aller Art aus dem Bergischen, Tabak, Schiffbauholz, Brennholz und Holzkohlen, Pottasche, besonders viel Geriß und Steinkohlen, um alle Rheingegenden damit zu versorgen, Kalk, Bausteine, Getreide, Wachholderbeere ꝛc.

Von der Lippe und bis zur holländischen Grenze die Rheingegenden: Küpp- Bau, Schiffbau- Nutz- Brenn- und Faschinen-Holz, Kohlen, Torf, Gußeisen, Mühlsteine, taxnene Bretter, Obst und Getreide, Salz, Steinkohlen, Dachschiefer, Traß, Tuffsteine, Lohrinde, Asche und Pottasche, Kalk, Ziegel, Back- Bruch- Hau- und Quadersteine, Töpfer- Walker- und Pfeiffenerde, Sand, Lehm, Kieß und Rauchfutter, Wachholderbeere ꝛc.

Von diesen mehrere Millionen Centner betragenden Producten und Fabrikaten werden wohl die Hälfte in den Rheingegenden selbst gebraucht, und ein Paar Millionen Centner per Jahr, im Durchschnitt, nach Holland verbracht, wobei das Bau- und Zimmerholz den Hauptartikel ausmacht. Die Deutschen müssen aber ihr Holz roh in Holland zu Markt bringen, weil es verarbeitet einer zu hohen Abgabe unterworfen ist. Nicht einmal ihre Sägewaaren können sie zubereiten, und auf diesem Wege ausführen. Holland ist aber nicht gehindert, seine Produkte und Fabrikate auf dem deutschen Rhein zu verführen.

## §. 61.

Daß Niederlande gegenwärtig noch, obwohl mit Anstrengung, seinen bedeutenden Rheinhandel aufrecht erhalten

kann, und gegen Deutschland die Bilance um wenigstens 25 Millionen jährlich für sich hat, darf es nicht seinem jetzigen nautisch-merkantilischen Systeme, sondern einzig nur der Gewohnheit an alte Handelswege und dem Umstande verdanken, daß seine Rivalen noch nicht alle ihre Kräfte entwickeln konnten. Die Engländer mit ihrem die Handelsschiffahrt immer mehr begünstigenden Systeme müssen seine natürlichen Gegner werden. Die Franzosen sind ohnehin seine Nebenbuhler zur See, und überall zeigen sich, wie Hr. Op den Hooff selbst zugesteht, gefährliche Concurrenten sowohl in den Häfen der adriatischen See und Frankreichs als in den Handelsstädten der Elbe und Weser. Diese erhalten auch schon darum den Vorzug, weil man da nicht, wie bei den holländischen Mauthämtern, Chikanen und Plackereien ausgesetzt ist, indem alle Waaren, seyen sie noch so sorgfältig gepackt, aus den Ballen und Kisten geworfen, Stück für Stück nachgezählt und durchsucht werden.

Oestreich beziehet keine Kolonialwaaren mehr aus Holland. Die Schweiz versieht sich, den Zucker ausgenommen, aus Frankreich, selbst mit einem Theile des Farbholzes. Die Schweizer Fabriken beziehen jährlich über Hull in England etwa 150,000 Centner Baumwollen-Garn, weil es, auf dem Rhein gebracht, volle drei Monate unterwegs bleiben würde.

Von Havre, so wie von Bremen und Hamburg nimmt der Güterzug seine Richtung nach Frankfurt.

Bald wird sich die Concurrenz für die Niederlande noch stärker entfalten. — Nach dem vor uns liegenden Administrationsbericht vom 27. Jenner d. J. wird der Canal Monsieur mit Benutzung der Donbe über Basançon, Montpellier und Breisach nach Straßburg führend und von Mühlhausen ab durch einen Arm mit Hüningen verbunden, noch in diesem Jahre vollendet werden.

Dann kann Süddeutschland die Colonial-Waaren und alles, was die Levante liefert, wohlfeil genug über Marseille beziehen. In der ganzen Linie des Kanals Monsieur von beiläufig 50 deutschen Meilen, betragen sämmtliche Abgaben im Durchschnitt von der Tonne (20 Centner) nur 17 Franks 10 Cent., also noch lange nicht 1 Drittel des Rhein-Octroi, welches zu Berg von der Rheinmündung bis Straßburg bezahlt werden muß. — Frankreich ist mit der Ausführung des Projekts der Verbindung des Rheins mit der Seine beschäftigt. Die vorläufigen Arbeiten sind fertig und es fehlt nicht an Unternehmern. Die Strecke, welche der Kanal von Straßburg bis Paris durchziehen wird, beträgt nur 20 Stunden mehr, als der gewöhnliche Landweg und kein namhaftes Hinderniß steht entgegen. Frankreich wird überhaupt alles mögliche anwenden, um den Transit nach dem Oberrhein an sich zu ziehen. Dem Vernehmen nach will dessen Regierung die Durchfuhr-Abgabe von $^1/_{20}$tel auf $^1/_{100}$tel der bisherigen Eingangsgebühren vermindern, oder auch ein bloßes droit de balance erheben und den Transit verbotener Waaren frei geben. Nur noch so lange, als der Handel in den deutschen, zunächst am Rhein gelegenen Landen keine größeren Ausgaben in Holland, als bei Beziehung der Güter über Hamburg und Havre de Grace, zu bestreiten hat, gebietet das merkantilische Interesse auf dem kürzeren Wege die überseeischen Waaren am Niederrheine zu holen. — Der Verbindung der Donau mit dem Rhein durch Südschwaben wollen wir nicht einmal gedenken, weil dieser Plan noch weit aussehend ist.

Die Wieder-Aufnahme des schon von Napoleon entworfenen Projekts, die Weser mit dem Rheinstrome in direkte Verbindung zu setzen, ist ganz wohl ausführbar. Sieben Meilen Kanal-Anlagen sind hinreichend. Es wird die Lahn bis in die Gegend von Marburg schiffbar gemacht, dann

aber ein Kanal bis Hersfeld gezogen, um jenen Strom mit der Fulda zu verbinden *).

Auch die Schiffbarmachung der Ober-Ems unterliegt keinem Anstande. Unter allen Küstenflüssen Deutschlands ist die Ems von deren Ausfluß in die Nordsee, von der ostfriesischen Insel Borcum an, bis so weit herauf, als die Fluth steigt, ein trefflich fahrbarer Fluß, so daß bis auf die Rhede der bedeutenden See- und Handelsstadt Emden beladene Seeschiffe von mehr als 500 Lasten gelangen und daselbst sehr sicher vor Anker liegen können. Bis zu der Stadt Leer können, mit der Fluth, beladene Schiffe von 160 bis 180 Lasten, und bis nach Halte, bei Pappenburg, sechs Meilen Flußschiffahrt, beladene Schiffe von 80 bis 90 Lasten hinauf segeln, woselbst alsdann umgeladen wird. Die hannöverischer Seits mit großen Kosten unternommene Schiffbarmachung der Ober-Ems, mit dem Ems-Kanal, von der ostfriesischen Grenze bei Halte und Pappenburg an, bis zu der hannöverisch-preußischen Grenze oberhalb Lingen, ist mehrentheils ganz und trefflich beendigt, und kann bald mit beladenen Schiffen ganz bis dahin befahren werden; es fehlt nur noch die schiffbare Verbindung der Ober-Ems mit der Lippe, an welcher preußischer Seits ununterbrochen gearbeitet wird. Sie erträgt jezt schon über 10000 Rthlr. in sehr mäßig bestimmten Schiffahrts-Abgaben. Wenn die Lippe mit der Ems verbunden seyn wird, so erhält Deutschland dadurch eine treffliche, stets freie, ganz deutsche Wasserstraße bis ins Mer, und wird in Stand gesezt, einen stets freien Handel, unmittelbar mit überseeischen Staaten, von Emden und Leer aus, woselbst treffliche Seeschiffe mit geschickten und erfahrenen See-

*) Der Plan, durch eine Eisenbahn zwischen Wesel und Minden den Rhein mit der Weser zu verbinden, ist noch leichter ausführbar.

Note des Uebersetzers.

leuten, so wie sichere Handelshäuser vorhanden sind, zu treiben, und so die niederländischen Transitlasten ꝛc. ganz vermeiden können.

§. 62.

Wir zweifeln nicht, daß die niederländische Regierung, obwohl Herr Op den Hooff davon Nichts erwähnt, auch ihrer Seits alle möglichen Plane auffassen wird, um sich vor diesen drohenden Gefahren durch neue Wege zu sichern. Sie soll wirklich Willens seyn, die Pensel mit der Maas mittelst eines Kanals zu verbinden. Allein man erwäge, daß mit den Grenzflüssen ohne Preußens Zustimmung nichts vorgenommen werden kann, und daß in jedem Falle die Verbindungsmittel sehr dürftig seyn werden, weil die Fortsetzung der Kanalanlagen in den eng begrenzten und von Felsen eingeschlossenen Ufern kaum zulässig seyn dürfte.

Der Kanal von Antwerpen nach Brüssel ist zwar leicht ausführbar; aber die zweite Fortsetzung wird ein frommer Wunsch mit papiernen Demonstrationen bleiben.

Wenn übrigens auch noch weit günstigere Gegenplane aufgefunden würden — was vermag, fragen wir, ein Staat, der isolirt steht, sich seinen wichtigsten Grenznachbar am Rhein mit Gewalt zum Feinde macht, auf seine weit entfernte scheinbare Freunde, die nur ihr spezielles Interesse befolgen, nicht rechnen kann, und sich überdieß mit den großen alliirten Mächten in Opposition stellt?

§. 63.

Hr. Op den Hooff *) sucht zwar in dieser bedenklichen Lage seine Landsleute zu trösten, indem er sagt:

*) S. 81 seines „Etwas über die Rheinschiffahrt."

„Wir wollen nicht verkennen, daß man besonders in „Deutschland die Sache vielleicht ärger macht, als „sie ist; denn es gibt doch kein Land, das in dieser „Hinsicht mit uns zu vergleichen wäre. — *) Im „Jahr 1825 hat unsere Rheinschiffahrt eher zu- als „abgenommen."

Daß man in Deutschland die Sache nicht zu arg macht, und daher nur das Wörtchen „Vielleicht" Hrn. Op den Hooff zur Entschuldigung dienen kann, zeigen unwidersprechliche Thatsachen, deren wir nur einige erwähnen wollen.

Auf der Elbe, deren Flußgebiet mit Zurechnung der Nebenströme kleiner und bei weitem nicht so bevölkert, als das Strom-Gebiet des Rheines ist, wurden nach amtlichen Berichten im Jahre 1823 — 675,131 Centner Colonialwaaren, auf letzterem Strome dagegen nur 421,869 Centner verführt. Der Mehrbetrag der Elbegüter gieng zum Theil nach Frankfurt und andern zum Flußgebiete des Rheins gehörigen Gegenden, die den kürzern und bequemern Weg über Holland genommen haben würden, wenn daselbst die Bedrückungen nicht zu groß wären. In demselben Jahre wurde auf der Elbe eine weit geringere Quantität Landesproducte als auf dem Rheine verführt. Hieraus erhellt, wie nachtheilig selbst für den niederländischen Handel das lästige von der holländischen Regierung befolgte Zwangs-System ist.

---

*) Es ist eine Lieblings-Idee des Königl. Niederländischen Commissärs zu Mainz, seine Landsleute mit Wächtern zu vergleichen, die immer Ferngläser zur Hand haben, um die Handelsbewegungen zu beobachten, und wo sie eine Minderung ihrer Vortheile durch einen Vorsprung von andern Staaten bemerken, gleich nachzuhelfen. Das Compliment ist sehr artig; allein die Erfahrung zeigte mehrmals das Gegentheil, und es läßt sich überhaupt der Handel nicht so nach Belieben zügeln.

Nach Herrn General-Sekretairs Hermann neuesten offiziellen Angaben *) sind zu Berg aus Holland angekommen:

| Im Jahr. | Von Cölln in der Tour. | Von Cölln außer der Tour. | Von Cölln nach Frankfurt. | Durch die Wasser-Diligence. | Durch Zwischen-Schiffer. | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Centner. | Centner. | Centner. | Centner. | Centner. | Centner. | |
| 1823 | 354,584 | 103,984 | 119,595 | 12,220 | 222,894 | 813,277 | zu Thal und zu Berg in 2589 Schiffen. |
| 1824 | 298,976 | 92,603 | 85,655 | 13,302 | 180,562 | 671,098 | zu Thal und zu Berg in 2455 Schiffen. |
| 1825 | 748,270 | — — | — — | — — | — — | 748,270 | zu Thal und zu Berg in 2730 Schiffen. |

*) Vom Unterrhein.

Nur bei Antwerpen, das seine geographische Lage begünstigt, und dessen Bewohner sich von den holländischen Kaufleuten durch ihre freisinnigen Ansichten auszeichnen, gedeihet der Handel ungeachtet der nachtheiligen Verfügungen, welche die Regierung trifft.

Nur da zeigt sich eine Vermehrung des Güterzuges im Jahre 1825 — gegen das Jahr 1823 aber eine Verminderung bei Amsterdam, Rotterdam, Utrecht und Dortrecht.**) Das Jahr 1823 ist in Hinsicht der Colonialwaaren das stärkste.

*) In seinem Adreßhandbuch der Rheinschiffahrts-Verwaltung für das Jahr 1827. S. 79.

**) Hr. Op den Hooff macht hiebei noch die ganz richtige Bemerkung S. 22 a. a. O., daß ansehnliche Ladungen von Utrecht und Amsterdam, die schon im Jahr 1824 zu Cölln hätten eintreffen sollen, wegen hohen Wassers zuerst im Jahre 1825 ihren Bestimmungsort erreichten.

Ueberhaupt haben die Bergeinnahmen ab- und die Thaleinnahmen zugenommen, folglich sind von den Niederlanden nicht so viele Güter, besonders Colonialwaaren wie früher bezogen worden. Dieß ergibt sich aus folgender offiziellen Vergleichung der Rheinschiffahrts-Oktroi-Einnahme für die fünf letzt verflossenen Jahre, vom Jahr 1822 bis 1826 einschließlich.

| Jahrgang. | Einnahme. | | | | Zusammen. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zu Thal. | | Zu Berg. | | | |
| | Franks. | Cent. | Franks. | Cent. | Franks. | Cent. |
| 1822 | 886,423 | 47 | 1,369,913 | 99 | 2,256,337 | 46 |
| 1823 | 997,647 | 32 | 1,487,569 | 72 | 2,485,217 | 4 |
| 1824 | 1,201,339 | 39 | 1,235,896 | 4 | 2,437,235 | 43 |
| 1825 | 1,240,973 | 92 | 1,350,909 | 71 | 2,591,883 | 63 |
| 1826 | 1,294,939 | 71 | 1,459,536 | 84 | 2,754,476 | 55 |
| zusammen | 5,621,323 | 81 | 6,903,826 | 30 | 12,525,150 | 11 |

Es zeigt sich hieraus, daß durch die Zunahme der Rhein abwärts versendeten Güter die Thal-Einnahme von Jahr zu Jahr zugenommen hat, so daß das Jahr 1826 gegen 1822 um 408,516 Franks 24 Cent. stärker ist. Die Berg-Einnahme vom Jahr 1822 war geringer wie im Jahr 1823, und von den nachfolgenden Jahrgängen hat keiner mehr das Jahr 1823 erreicht.

§. 6a.

Aus allem bisher angeführten folgt wohl unwidersprech-

lich, daß sich das alte niederländische Sperr- und Zwang-System für die Folge nicht mehr aufrecht erhalten läßt. Je später es die niederländische Regierung aufgibt, desto größer wird ihr Verlust, weil sich der Handel so bald nicht wieder gewinnen läßt, wenn er einmal seine Richtung verändert hat.

Der aufgeklärte Theil des holländischen Handelsstandes scheint dieß auch immer mehr zu fühlen, und nur die Schwierigkeit des Losreißens von alten vorgefaßten Meinungen mag noch das allgemeine Verlangen nach dem System der Schiffahrts- und Handelsfreiheit verzögern. Einige Beispiele werden unsere Meinung rechtfertigen. Nach öffentlichen Nachrichten hat man in Amsterdam den Plan, nach Londons und anderer Städte Muster eine allgemeine Niederlage zu errichten, weil der Handel ohne möglichste Freiheit nicht gedeihen könne. — Nach einem Handelsschreiben aus Antwerpen vom 22. Jänner soll eine von den vornehmsten Mitgliedern des Handelsstandes sämmtlicher holländischen Stapelplätze verfaßte und unterzeichnete Bittschrift, die Freigebung des Getreide-Handels von den bis jetzt darauf bestandenen Zöllen betreffend, den General-Staaten überreicht werden. Aehnliche Schritte waren schon früherhin bei des Königs Majestät gethan worden, ohne jedoch das beabsichtigte Resultat zu erzielen. Die der brittischen Korngesetzgebung gegebene Reform macht aber die möglichste Entfesselung dieses Handelszweiges für Holland um so wünschenswerther, da sich absehen läßt, daß derselbe in deren Folge für dessen Seeplätze ungleich an Wichtigkeit gewinnen muß, die Gestattung fictiver Entrepots aber, wie die seitherige Erfahrung lehrte, keineswegs hinreicht, um jenem Handel den größtmöglichen Aufschwung zu geben.

Auch der Handelsstand von Antwerpen hat bei Seiner Majestät dem König der Niederlande sehr dringend auf die Bewilligung der Transitfreiheit angetragen.

Auch einzelne See-Häfen gehen mit gutem Beispiele voran. So ist z. B. in Rotterdam seit dem 1ten Januar d. J. die lästige Courtage vom Caffee von 6 auf 5 Stüber die 50 Kilogramme herabgesezt worden. Man beabsichtigt auch die übrigen Courtagen billiger zu stellen und die Platzconditionen zu vereinfachen.

## §. 65.

Vergleicht man die rechtlichen Forderungen an die Niederlande mit einer wohlverstandenen, den veränderten Zeitverhältnissen angemessenen nautisch-merkantilischen Politik, so zeigt sich im Detail, daß nirgendwo ein bedeutender Verlust dem niederländischen Interesse droht. Mit gutem Willen der niederländischen Regierung läßt sich vielmehr das Ziel der Versöhnung nach den bereits gemachten Vorschritten sehr bald erreichen.

Von der Freiheit der Handelsschiffahrt in die See können die Deutschen einen nur sehr mäßigen Gebrauch machen. Die wenigen Produkte, welche sie über den Rhein nach der See senden, sind für den holländischen Zwischenhandel ohne große Bedeutung. Die Holländer haben auch ihre glückliche Lage, ihren Reichthum, ihren großen Credit, ihre ausgedehnten Handelsverbindungen, ihre schnelle Bedienung, Billigkeit der Waaren-Preiße, Rechtlichkeit, Erfahrungen und ausgezeichneten nautisch-merkantilischen Kenntnisse zum Voraus. Die Deutschen haben nicht mehr, wie in früheren Jahrhunderten, für die Schiffahrt in die See die Vortheile der kleineren Bauart der Schiffe und der größeren Tiefe des Rheines, da dieser an seinen Mündungen immer mehr Sand ansetzt und seichter wird.

Angenommen aber, daß auch wirklich in einem halben Jahrhunderte die Deutschen so glücklich wären, ihren direkten überseeischen Handel empor zu bringen, würde dieß Holland,

Zu S. 169.

das einen so großen Vorsprung hat, und das den sich immer mehr öffnenden Märkten der neuen Welt näher ist, verderben können? Sind die Engländer durch die gänzliche Continental-Sperre ärmer geworden, oder hat sich nur ihre Industrie gesteigert? — Es werden, nach unserer Meinung, im Gegentheil künftig mit Holland bei einem freien Verkehr Geschäfte gemacht werden, die jezt einen andern Weg nehmen, und nie durch Prohibitiv-Masregeln, sondern lediglich durch Schiffahrts- und Handels-Freiheit zu gewinnen sind. Man denke nur an die guten und verhältnißmäßig großen Geschäfte der rheinisch-westindischen Compagnie, die sie in der Nähe der Rheinsperre macht, ohne daß die Niederlande den mindesten Vortheil davon ziehen.

Den Gebrauch alles Rheinwassers schlägt die niederländische Regierung selbst nicht hoch an; sonst hätte sie nicht schon früher aus eigenem Antriebe die zwei besten Rheinarme zur Benutzung angeboten. Sie hat übrigens ihr Möglichstes gethan, um sie zu vernachläßigen. Wie sehr auch ihre Unterthanen leiden, wenn sie die einzelnen Handels-Städte durch verschiedenartige Behandlung der Waarenzüge in dieser oder jener Richtung gefährdet, muß Jedem von selbst einleuchten.

Die Benutzung der großen Kanäle ist den niederländischen Aktionären sehr vortheilhaft und ziehet viel fremdes Geld in das Königreich. Daß sie hinreichend bestenert ist, mögen die auf beiliegender Tabelle befindlichen Notizen beweisen.

Die freie Handelsschiffahrt mit Beschränkung auf die conventionsmäßigen Rheinschiffahrts-Gebühren kann dem niederländischen Fiscus nur vortheilhaft, nie aber nachtheilig werden; denn die jetzigen Wasserzölle tragen weniger ein. Wir zweifeln sogar, daß es die Königl. Niederländische Regierung, wenn sie die Meinung des einsichtsvolleren Theils ihres Handelsstandes berücksichtiget, angemessen finden wird,

das ganze Octroi allein beizubehalten; denn ihre Absicht kann doch unmöglich dahin gehen, die Frequenz ihres Rhein-Antheiles zu schwächen.

## §. 66.

In Hinsicht der Transit-Abgaben, die in keinem Fall gegen die Convention von 1804, den Pariser Frieden und die Wiener Akte, neben dem Octroi zuläßig sind, ist ohngeachtet des fortdauernden niederländischen Widerspruches die Vereinigung näher, als man zu glauben scheint. Die jezt schon nur mit wenigen Transit-Abgaben belasteten Artikel, z. B. Kaffee, Zucker, Tabak, welche den größten Theil der 25 Millionen ausmachen, welche die Niederlande in der Handels-Bilance für sich haben, werden mit dem Schiffahrts-Gebühren-Tarif eben so viel eintragen, wie mit einer Transit-Abgabe. Es ist wenig Verlust zu befürchten, wenn durch gänzliche Beseitigung derselben dem Rechte gehuldigt wird. Die niederländischen Märkte, glauben wir, werden künftig bei bestehender Freiheit mehr als bisher besucht werden, da man die deutschen Käufer wegen der Conkurrenz doch nicht zu denselben nöthigen kann.

Der Handel der Holländer mit Deutschland muß nothwendig immer stärker in Verfall gerathen, wenn die Deutschen keinen Absatz für ihre Produkte und darin die Mittel finden, fremde Erzeugnisse von den Holländern einzutauschen.

Daß die Transitverbote zu keinem Zwecke führen, und den holländischen Alleinhandel jezt nicht mehr sichern können, scheint die Königlich Niederländische Regierung selbst einzusehen. Der Verlust dieses Vortheils, in dessen Besitz man sich doch nicht erhalten kann, und wodurch man nur den deutschen Handel beeinträchtigt, ohne den niederländischen zu begünstigen, ist auch an und für sich

verhältnißmäßig unbedeutend. Er beträgt, wenn man Fische, Salz, Thee, Papier und überhaupt die früher in Anspruch genommenen holländischen Artikel in Anschlag bringt, höchstens eine Million.

Die Freiheit der Handelsschiffahrt für alle Staaten und Nationen, so wie für alle Gattungen von Waaren, muß für das holländische Interesse ganz unbedenklich seyn, weil der niederländische Gesandte auf dem Wiener Congresse sie ohne allen Anstand in dem Art. 1. der Akte unterzeichnet, ja sogar in einer dem Commissions-Protokoll vom 8. Februar 1815 beigelegten Note ausdrücklich geäußert hat:

„La Légation hollandaise a pris connaissance et a lu avec attention les notes remises par les légations française et prussienne, relativement aux points fondamentaux à stipuler, pour régler de la manière la plus avantageuse au commerce de toutes les nations, les droits à lever sur le Rhin et pour en étendre les dispositions à tous les autres fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent differents états.

Elle a trouvé en général les principes développés dans ces notes, de nature à pouvoir, à quelques légères modifications près, être adoptés comme bases du traité.“

Die Behandlung der deutschen Schiffe in den niederländischen Seehäfen wie die Schiffe der begünstigsten Nationen kann dem niederländischen Interesse nicht nachtheilig seyn. Die Niederländer genießen dagegen den gleichen Vortheil auf dem deutschen Rheinstrome, und werden von demselben einen stärkeren Gebrauch machen, als die Deutschen bei ihren weit seltneren Fahrten in die See.

Daß die Beseitigung der Hindernisse der Handelsschiffahrt auf dem niederländischen Rheine, welche größtentheils durch Willkühr und Mißbräuche der dortigen Mauthbeamten erzeugt werden, nur Vortheil für das niederländische Handels-Interesse zur Folge haben werden, kann wohl Niemand bezweifeln. Einige Beispiele sind hinreichend, um zu zeigen, wie sehr man denselben bisher entgegen handelte.

Um Sammet und Seidenzeuge, die über die See nach fernen Weltgegenden gebracht werden sollen, gegen die Einwirkungen der feuchten Luft unter dem tropischen Himmelsstriche zu schützen, pflegt man sie in Kisten von Eisenblech zu verpacken, die hermetisch verschlossen werden. Mehrere solcher Kisten, welche die kostbarsten Stoffe enthielten, und nach Südamerika bestimmt waren, wurden im verflossenen Sommer von Aachen nach Antwerpen verschickt, um dort eingeladen zu werden. An dem ersten niederländischen Mauth-Amt, wo sie ankamen, wurden sie an den Seiten mit einem scharfen Instrumente geöffnet und durch diese Operation der Stoff zerschnitten, und der Luft Eingang in die Kisten verschafft. Die natürliche Folge davon war, daß die Seidenzeuge an den Ort ihrer Bestimmung gebracht, gänzlich vermodert und nicht mehr zu gebrauchen waren. — In Folge einer andern Verfügung ist die holländische Mauth, wenn sie den Ansatz der zu verzollenden Waaren zu niedrig findet, ermächtigt, mit einem Aufschlag von 10 pCt. auf den angegebenen Preis, dieselben käuflich an sich zu bringen, wodurch sehr häufig, selbst bei der richtigsten Deklaration, Spekulationen, die nach fernen Welttheilen gerichtet sind, wegen des Zeitverlustes und der Seltenheit des Transports, gänzlich vereitelt werden. Auch führen die deutschen Kaufleute die gerechtesten Beschwerden über eine anderweitige Forderung der holländischen Mauthbeamten, die von ihnen verlangen, daß sie auf das Genaueste und bei Gefahr der Confiskation, nicht allein die Quantität und Qualität, die Länge, Breite, Stückzahl, das Gewicht, den Werth ꝛc., sondern auch

den Ursprungs- und Bestimmungsort der transitirenden Waaren angeben, und sie durch leztere Erklärung in Kenntniß ihrer Handelsverbindungen setzen. Diese willkührliche und wahrhaft empörende Behandlung, der der deutsche Handel in den Niederlanden ausgesezt ist, fügt demselben bedeutende Verluste zu, indem er seine Operationen hemmt. Das von den Holländern befolgte System, welches, den Handel in eine vorgeschriebene Form einzwängend, dessen freie Cirkulation verhindert, fruchtet weder der Regierung noch den einzelnen Handelsstädten, deren Märkte täglich mehr veröden.

Zwischen den niederländischen und preußischen Mauth-Systemen, welches Leztere wir übrigens auch nicht in Schutz nehmen wollen, bestehet doch immer ein wesentlicher Unterschied. Die Theorie des niederländischen Mauth-Systems ist, nach unserer Meinung, milder, obgleich nur auf rein finanzielle Grundsätze gebaut. — Die Praxis ist dagegen herber und die Willkühr der Mauth-Beamten ungezügelt. Die preußische Mauth-Theorie hat nicht blos eine fiskalische, sondern auch eine national-ökonomische Grundlage. Die Theorie ist zwar strenger, aber die Anwendung milder, weil die obersten Staats-Beamten in Rheinpreußen mit Billigkeit und Einsicht die Handlungen der Mauthbeamten kontrolliren und leiten.

Daß die einzuführende Gleichförmigkeit der Einrichtungen auf dem niederländischen Rheine dem niederländischen nautisch-merkantilischen Interesse zusage, wird weder die Königlich niederländische Regierung, noch der Handelsstand bezweifeln. Der fremde Kaufmann ziehet bei der Auswahl der Handelsstraßen immer diejenige vor, wo er einer durchaus gleichen Behandlung versichert ist und alle Verhältnisse vorher genau in Anschlag bringen kann.

§. 67.

Eine wohlverstandene nautisch-merkantilische Politik der niederländischen Diplomatie fordert aber auch, daß sie ihre natürlichen Alliirten da suche, wo sie des beiderseitigen gleichen Interesse wegen zu finden sind. Mit Preußen und den gleich gesinnten deutschen Rheinuferstaaten muß sie die engsten Verbindungen anknüpfen, damit nicht, wie Herr Op den Hooff am Schlusse seiner Schrift richtig äußert: „der Rheinhandel in fremde Hände übergehe." *)

Frankreich ist und bleibt der Nebenbuhler der Niederlande. Ob der badische Commissär mit seiner Vertheidigungs-Schrift den Niederlanden wahrhaft genützt oder nur damit das französische und sein eigenes vermeintliches Interesse befördert habe — darüber wagen wir nicht ein bestimmtes Urtheil zu fällen, **) weil wir durch alle möglichen politischen Berechnungen nicht entziffern können, welche überwägende nautisch-merkantilischen Vortheile Frankreich auf einem gemeinschaftlichen, allen Rheinuferstaaten gleiche Rechte einräumenden, Strome den badischen Unterthanen zu gewähren vermag.

*) Ganz richtig sagt auch Hr. Op den Hooff S. 84 seines Etwas ꝛc.: „Preußens Interesse kann nicht seyn, den Rheinhandel zu beschweren; denn der Abbruch, den derselbe durch Frankreich erleiden könnte, ist zugleich Preußen nachtheilig." — Preußen würde dagegen nach Aufhebung des gezwungenen Umschlags einen viel größern Nachtheil haben, wenn die Rheinsperre fortdauert. Es kann auch die Retorsions-Maaßregel gegen Holland, wenn es zu denselben genöthigt wird, leichter und länger geltend machen.

**) Baiern hat sich hierüber ausgesprochen. S. das Conversations-Lexikon a. a. O. S. 748.

Daß sich der niederländische Bevollmächtigte an seine französischen und badischen Collegen anschloß, geschah wohl nur, um sich eine Parthie zu verschaffen, und wie der vormalige Königl. preußische Commissär bemerkte, das divide et impera geltend zu machen. Als eine für die Zukunft richtig berechnete politische Maaßregel wird sie aber wohl kein Einsichtsvoller gelten lassen.

Die niederländische Regierung darf übrigens, wie wir glauben, sicher darauf rechnen, daß wenn sie alle rechtlichen Forderungen erfüllt hat, sich Preußen, Hessen, Baiern und Nassau aufrichtig an sie anschließen werden; denn Frankreich, wenn es seinen vollen Zweck erreicht, kann auf seinen Kanälen und Straßen keine Rückladung geben, weil es keine will, und seine besten Producte nur Rhein abwärts gehen.

Bei den Niederlanden tritt zum Vortheile der deutschen Rheinuferstaaten das Gegentheil ein. Es hängt also nur von der niederländischen Regierung ab, ihren Wahlspruch: „Concordia res parvae crescunt," zum Vortheile der Handels-Schiffahrt auf dem Rheine für das Wohl ihrer Unterthanen geltend zu machen.

## §. 67.

Hr. Advokat Op den Hooff führet ganz *) richtig die Mittel an, welche von Seiten der Regierungen ergriffen werden müssen, um zu verhüten, daß der Rheinhandel nicht in fremde Hände übergehe. Mäßige und zwar geringere Abgaben als auf den mit concurrirenden Wegen, eine nicht lästige Erhebung derselben, ohne Umschlag und Aufenthalt, werden allerdings die Niederlande im Besitze des Rheinhandels erhalten; allein

*) A. a. O. S. 85.

bis jetzt scheinen sie alles mögliche thun zu wollen, um den größten Theil desselben andern Staaten zuzuwenden. Der gegenwärtig noch nothwendige gezwungene Umschlag und Aufenthalt auf dem deutschen Rheine hört mit dem nämlichen Momente auf, wo er nicht mehr an den Mündungen des Rheins in die See bestehen und das niederländische Abgaben-System gleichförmig gestaltet seyn wird.

Hr. Op den Hooff empfiehlt seiner Regierung mit constitutioneller Freimüthigkeit die Verbesserung des Zustandes der Leinpfade. Er sagt selbst, daß man z. B. auf dem Wege zwischen Vreeswyk und Lobith fünfzehnmal mit einem Schiffe übersetzen müsse, weil der Leinpfad bald an der linken bald an der rechten Seite des Flusses hinlaufe, wodurch ein bis zwei Tage für die Schiffer verloren gehen. Längs der Waal sey der Zustand der Leinpfade noch schlimmer. — So achtungswerth seine unpartheiischen freimüthigen Aeußerungen sind, so muß man doch, um das Bild ganz der Natur gemäß darzustellen, den Zusatz beifügen, daß Leinpfade an der Waal zu den unbekannten Einrichtungen gehören, daß dort in der Bergfahrt die Güter-Transporte dem Zufalle des Windes unterworfen sind, und daß die Schiffe notorisch oft mehrere Wochen hindurch still liegen, um in Ermanglung der Anwendbarkeit einer andern bewegenden Kraft das Anschwellen ihrer Segel abzuwarten.

Auch den Flußbau hätte Hr. Op den Hooff seinen Landsleuten anempfehlen sollen; denn so trefflich Holland bisher alle seine inneren Kanal-Verbindungen unterhalten und erweitert hat, so sehr ließ es überall Vernachläßigung da eintreten, wo Rheinwasser fließt. König Ludwig war bekanntlich der erste holländische Gewalthaber, welcher angefangen hatte, durch die großen zu Catwyk Op Zee errichteten Werke für den Rhein wenigstens ein ehrenvolles Grab zu bauen und ihn nicht fernerhin im Sande verlaufen zu lassen.

## §. 68.

Des wichtigsten Gegenstandes für den Rheinhandel hat Herr Op den Hooff ganz und gar nicht gedacht. Wir verstehen darunter die Errichtung vollständiger, dem Begriffe und Zwecke ganz entsprechender Freihäfen. Ohne sie ist für die durch die strengen Mauth-Systeme gedrückte Handels-Schiffahrt kein Heil zu erwarten. Frankreich gieng bekanntlich selbst zu der Zeit, wo sein Douanen-System den größten Höhepunkt erreicht hatte, mit dem Beispiele der Freihäfen zu Mainz und Cölln mit dem besten Erfolge voran. Jeder Rheinuferstaat (das mauthfreie Rheinbaiern ausgenommen) sollte sie zum Muster nehmen; denn auf diese Art wird die Schiffahrt nicht gestört, der Zweck der Douanen-Linie sicherer erreicht und aller drückende Kosten-Aufwand vermieden. Erst nach deren Errichtung wird der Transithandel in Deutschland und Holland frei genannt werden können.

Von der aufgeklärten Handels-Politik der Rheinuferstaaten, insbesondere von der Königl. Preußischen Regierung, deren Mauth-System nicht blos allein auf Füllung des Staatsbeutels berechnet ist, glauben wir die Errichtung der Freihäfen vor allen andern erwarten zu dürfen. Sie scheint wenigstens immer mehr den zarten Rücksichten für den Handel den Vorzug einräumen und alle nicht unausweichlich gebotenen, oder mit den Staats-Verträgen nicht übereinstimmenden Belastungen, die Formen und Controllen mitbegriffen, immer mehr beseitigen zu wollen.

Eigentlich sollte in den größtentheils aus lauter Mauthzwang zusammen gesezten dritten Titel des von Preußen entworfenen definitiven Reglements, die Errichtung der Freihäfen als eine wechselseitige Verbindlichkeit eingerückt werden *); denn wir glauben die rechtliche Grundlage hiezu in

*) Dieß wurde auch schon von den Verfassern der neuen Organisation S. 121 vorgeschlagen.

dem Geiste der Wiener Akte zu finden *). Sie bestimmt Art. 20: daß Polizei-Maßregeln getroffen werden sollen, um allen Unterschleifen vorzubeugen, welche in den Ein- und Ausladungs-Orten Statt haben könnten. Sie schreibt Art. 22. vor, daß die definitive Verordnung Bestimmungen enthalten soll, um zu verhüten, daß die Aufsicht der Mauth-Beamten der Schiffahrt keine Hindernisse in den Weg lege. Sie will Art. 32, daß Alles, was die Convention von 1804 Gutes und Nützliches enthält, beibehalten werde.

Gehet nicht daraus hervor, daß der Wiener Schiffahrts-Commission die Idee der Errichtung von Freihäfen keineswegs fremd gewesen sey? Welche Polizei-Maasregel ist einfacher und sichernder gegen Unterschleife, als die Bestimmung von Landungsplätzen außer der Douanen-Linie? Durch sie wird am kürzesten und vollständigsten verhütet, daß die Aufsicht der Mauthbeamten der Schiffahrt kein Hinderniß in den Weg lege. Da nicht blos dasjenige, was die Convention von 1804 wörtlich ausspricht, sondern überhaupt Alles, was sich auch in deren Anwendung Nützliches bewährt hat, beibehalten werden soll, so meynen wir, daß es dem Geiste und Zwecke der Wiener Akte um so mehr angemessen ist, die Freihäfen unter die gesetzlichen Bestimmungen in dem definitiven Reglement aufzunehmen, als der Art. 27. derselben hierzu freien Spielraum gibt, und die Art. 25 — 32. der Convention von 1804 eine ganz analoge Anwendung auf Freihäfen zulassen.

---

*) Wie man den wichtigen dritten Titel des Projektes eines definitiven Reglements schon in den generellen Abstimmungen einiger Rheinuferstaaten cavalièrement behandelte, findet man in v. Raus Beiträgen 3tem Bande S. 121. 260. 275. Dem Baierischen Votum muß man aber doch den Vorzug einräumen, daß es auf das Bedürfniß der Freihäfen nachdrücklich aufmerksam machte.

## §. 69.

Am Schlusse dieser Abtheilung möge noch ein auf richtige arithmetische Berechnungen gebautes Beispiel den Niederlanden die Ueberzeugung geben, daß ihre nautisch-merkantilische Politik noch neuerdings nicht den Rheinuferstaaten allein, sondern auch ihrer eigenen Schiffahrt und ihrem Handel den größten Schaden zugefügt.

In den preußischen Rheinstädten lagern, nach angestellter Erkundigung, 500,000 Scheffel Getreide, größtentheils Waizen, auf dessen Ausfuhr nach England im Verlaufe dieses Frühjahrs man mit ziemlicher Bestimmtheit gerechnet hat. Durch die Hoffnung, daß bis dahin der Rhein frei werden würde, ist im vorigen Herbst und Winter der Muth der Spekulanten belebt und den Producenten einige Aussicht auf die Verbesserung ihrer kummervollen Lage gewährt worden.

Bei den im englischen Parlament vorgeschlagenen Normal-Preißen und Zöllen wird aber die Möglichkeit der schadenfreien Ausfuhr

a) durch eine Preissteigerung auf den englischen Märkten, und

b) durch die Gestattung des direkten Transports, mit Entfernung aller unrechtmäßigen Belastungen in den Niederlanden, bedingt.

Die Sache ist nicht blos für Preußens westliche Provinzen, sondern auch für die Unterthanen anderer Rheinuferstaaten, jetzt und künftig von großer Wichtigkeit.

Wenn man z. B. bei der Ausfuhr von Waizen (worauf es hauptsächlich ankommt) zu einem brittischen Marktpreise von 60 Schilling pro Korn-Quarter stehen bleibt, so bilden sich aus Notizen, die unverdächtigen Quellen angehören, nachstehende zwei vergleichende Berechnungen:

A. Für die Ausfuhr von Cölln, mit Umladung in Rotterdam, wie sie jezt nur möglich ist:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1) | 1000 Quarter | à 60 Schilling . . | | L.St. | 3000. |
| 2) | — | — | Seeversicherung | L. 60 — | |
| 3) | — | — | Fracht von Rotterdam nach London à 5 Schilling pro Quarter . . . . | 250 — | |
| 4) | — | — | Meßlohn vom Bord à 6 Schilling 9 Pence für 10 Quarter | 33 15 | |
| 5) | — | — | Courtage 9 Pence pro Quarter . . . | 37 10 | |
| 6) | — | — | Provision und delcredere à 3 % . | 90 — | |
| 7) | — | — | Zoll à 20 Schilling pro Quarter . . | 1000 — | |
| 8) | — | — | Kleine Kosten . . | 5 15 | |
| | | | | | 1477. |
| | | | Betrag in London . . | | L. 1523. |
| | | | oder zum Cours von 7 Rthlr. pro Livre Sterling . | | 10661 Rthlr. |

| | | |
|---|---|---|
| 9) | Fracht von Cölln nach Rotterdam von 1000 Quarter — 100 Last, à 20 fl. pro Last . . . . . | 2000 fl. |
| 10) | Transitzoll à 2½ fl. pro Last mit Syndikat . . . . . | 290 » |
| 11) | Messen, Lichten und holländische Spesen . . . . . | 500 » |
| 12) | Speditions-Provision . . . . | 210 » |
| | | 3000 fl. |
| | zum Cours von 145 . | 1740. |
| | bleibt . . . . . | 8921 Rthlr. |

13) Einladen in Cölln inclusive Fuhrlohn, Courtage und Meßgeld, à 11 Stüber pro Malter, 2¾ Scheffel 303 Rth. 20 Gr. 9 pf.
14) Zinsenverlust von circa 3 Monaten . . . 146 " 9 " 3 "
15) Assekuranz bis Rotterdam . . . . . 11 " — —

Bleibt rein . . . . . 8460 Rthlr.
1000 Quarter machen beiläufig . 5220 preuß. Scheffel.
Für etwa 5 % Untermaas, welches durch den Transport und durch das Umladen verloren geht, ist eine Zugabe erforderlich von . . 262 — —

Summa 5482 — —

Der Scheffel wird also zu 1 Rthlr. 16 Sgr. ½ pf. rein ausgebracht. Für die Ausfuhr direkt von Cölln nach London bei völliger Rheinfreiheit bleiben die Sätze Nro. 1. 2. 4. 5. 6. 7. und 8., wie in der Berechnung A., und die Fracht bis London wird mit 2½ Livr. Sterl. (17½ Rthlr.), also für 100 Last mit 1750 Rthlr. füglich zu bestreiten seyn.

Daher bleibt die Summa von . . . . 10661 Rthlr.
Ferner kommen in Anschlag:
Nro. 13. Die Kosten zu Cölln mit . . . . 303 Rth. 20 Sgr. 9 pf.
Nro. 14. An Zinsverlust nur ½ (von 1½ Monat) 70 " 9 " 3 "

374 "

—:· 10287 Rthlr.

statt 8460 Rthlr. Lit. A.

Ausserdem ist das Untermaas wegen der unterbliebenen

Umladung nur auf beiläufig $2\frac{1}{2}$ % zu berechnen, so daß zu 1000 Quarter nur erforderlich sind — ∴ 5430 Scheffel, mithin der Scheffel zu 1 Rthlr. 26 Sgr. 10 pf. ausgebracht wird, wodurch sich das Unternehmen im Vergleich mit A um 10 Sgr. 4 pf. pro Scheffel, oder $22\frac{1}{2}$ pro Cent verbessert.

Dieser Unterschied beträgt auf eine Quantität von $\frac{1}{2}$ Million Scheffel 172,222 Rthlr. 6 Sgr. — Hierzu gesellen sich andere, wenn gleich in Zahlen nicht darzustellende, doch gleich ansehnliche Vorzüge des direkten Verkehrs.

Durch die bedeutende Zeit-Ersparung wird die Vorausberechnung in einem weit höheren Grade sicher gestellt und die gefahrvolle Abhängigkeit des Unternehmens von den wöchentlichen Preis-Veränderungen auf den brittischen Märkten wesentlich vermindert.

Die Sache bleibt in der Hand des einheimischen Kornhändlers. Dieser braucht das Schicksal seiner Spekulation nicht von der Betriebsamkeit, oder von dem guten Willen eines niederländischen Commissärs abhängig zu machen, welcher sich leicht veranlaßt finden kann, die Gunst des Augenblickes für ein eigenes Geschäft zu benutzen und den Auftrag seines Committenten in den Hintergrund zu stellen. Aus dieser Ursache sind auch dergleichen Commissions-Versendungen bisher nur selten gewählt worden.

Man hat sich, um sicher zu gehen, mit den niederländischen Handelspreisen begnügt und den eigentlichen Vortheil der Spekulation in den Händen der Holländer gelassen.

Es kommt ferner in Erwägung, daß die Fracht zwischen Cölln und London jezt nur darum so hoch berechnet werden muß, weil rücksichtlich der Schiffahrt zwischen England und den Niederlanden keine Reciprocitäts-Verträge bestehen.

Dieser Nachtheil muß sich von selbst heben, wenn der Rhein mit seinen Seeverbindungen für die Uferstaaten frei wird, und dann auch die Engländer sich Bahn brechen.

Endlich kommen noch verschiedene andere, zum Theil auch von Mißbräuchen herrührende Ausgaben vor, welche zugleich mit jener Befreiung ihr Urtheil empfangen werden.

Wäre der Rhein frei, so brauchten wir wegen der Ausfuhr unserer Kornvorräthe nicht verlegen zu seyn, während solche jezt ohne Schaden nicht möglich ist, wenn auch der Mittelpreis z. B. von 60 Schilling pro Quarter Waizen auf den brittischen Märkten erreicht wird. Ein Ertrag von 1 Rthlr. 16 Sgr. pro Scheffel reicht nicht hin, um die baaren Auslagen des Spekulanten zu decken — Krimpfe — Lagerungskosten — Zinsen — gehen verloren, und für die Gefahr des Geschäfts ist keine Deckung vorhanden.

Aber noch höher als diese Verluste und die Entbehrung eines höchst willkommenen Geldzuflusses von Aussen, glauben wir die mittelbaren Folgen der mißlungenen Spekulationen anschlagen zu müssen.

Der zurückgeschreckte Unternehmer wird sich seiner Vorräthe auf den innern Märkten zu entledigen suchen; der bedrängte Landmann wird seine, wo nicht auf fortschreitende Verbesserung, doch auf Stabilität der Preise gerichteten Hoffnungen verkümmert sehen, und die Regierungen werden genöthigt seyn, unerschwingliche Abgaben niederzuschlagen, ohne jedoch das Vertrauen in ihre Fürsorge zu beleben und ohne der öffentlichen Meinung eine gute Seite abzugewinnen.

Es ist möglich, daß sich die Verhältnisse in England für die Ausfuhr noch günstiger stellen. Ein dortiger Marktpreis von 56 Schilling pro Quarter Waizen würde z. B. bei

nur 8 Sch. Zoll nach Maßgabe der Berechnung A schon einen reinen Ertrag von 2 Rthlr. 20 Sgr. pro Scheffel gewähren. — Die Vortheile einer solchen Conjunktur würden aber unter den gegenwärtigen Umständen zunächst nur den Holländern zu gut kommen. Erst wenn sie ihre Vorräthe geleert und dadurch die brittischen Preise herabgedrückt haben, trifft die Deutschen die bescheidene Reihe. Sie können dann wieder zum Nachfüllen zugelassen werden unter Bedingungen, wie man sie vorzuschreiben für räthlich erachtet. Für sie ist es aber besser, sich andere Handelswege zu suchen und den Niederländern selbst gehen alle Vortheile verloren, weil sie allen Gewinn allein beziehen wollen.

## Art der Anwendung des neuesten Königlich Niederländischen Dekretes seit dem 1. April 1827. — Wahrscheinliche Zukunft.

### §. 70.

Bei der leichten Möglichkeit, die rechtlichen Forderungen der Garants der Wiener Akte so wie der Rheinuferstaaten mit einer wohlberechneten nautisch-merkantilischen Politik zu vereinigen, hoffte man bisher, daß sich die königlich niederländische Regierung durch liberale Ausführungs-Maaßregeln am ominösen ersten April der allgemeinen Ausgleichung immer mehr nähern werde. Man durfte dieß um so sicherer erwarten, weil die Täuschungen des Dekretes vom 10. September v. J. bereits entschleiert waren und sich nicht blos unter den Deutschen, sondern selbst unter den aufgeklärten holländischen Kaufleuten die Stimme der Mißbilligung eines längern diplomatischen Spieles dieser Art erhoben hatte. Die Hoffnung zu einem baldigen Vergleichsabschluß mußte auch um so mehr steigen, als im Jenner und einem Theile des Februars dieses Jahrs

(1827) zwischen Königlich preußischen und niederländischen Bevollmächtigten Unterhandlungen zu Aachen gepflogen wurden, welchen die hohen alliirten Mächte nicht fremd blieben. Plötzlich wurden sie aber ohne Erfolg abgebrochen. Daß das fiskalische Interesse auf niederländischer Seite davon als Haupturſache anzusehen ist, läßt sich aus manchen Wahrscheinlichkeitsgründen vermuthen.

§. 71.

Schon am 1. März d. J. wurde zu Brüssel ein Königliches Dekret mit zwei Reglements unterzeichnet, welche letztere die gütliche Ausgleichung der Sache noch mehr erschweren und die deutsche National-Ehre auf das härteste verwunden.

Das Ganze ist im Wesentlichen folgenden Inhalts:

Wir Wilhelm von Gottes Gnaden König der Niederlande ꝛc. ꝛc.

Auf die Vorschläge Unserer Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten und des Innern, so wie Unsers mit der Administration der indirecten Auflagen, der Ein- und Ausgangszölle und der Accise beauftragten Staatsraths, in Hinsicht auf den Vollzug des Art. 6 des Gesetzes vom 1. März, provisorische Verordnungen in Beziehung auf die Rheinschiffahrt enthaltend;

In Erwägung der weitern Berichte unsers Ministers des Innern und des mit obiger Administration beauftragten Staatsrathes vom 22. Febr. 1827;

Nach weiter eingeholtem Gutachten Unsers Ministers der auswärtigen Angelegenheiten vom 25. Febr. 1827

haben Wir beschlossen und beschließen:

Art. 1. Für die Schiffahrt auf dem niederländischen Rheine und für diejenigen Rheinschiffe, die auf dem Rheine über das niederländische Seegebiet bis in die offene See fahren, oder mit der Bestimmung für den Rhein auf der offenen See kommen, gelten provisorisch diejenigen Verordnungen, welche die, diesem Beschlusse angefügten Beilagen A und B enthalten.

Art. 2. Diese Verordnungen sollen so lange in Kraft bleiben, bis man gemäß der Wiener Akte, zu Mainz über ein definitives Reglement für die Rheinschiffahrt von dem Punkte an, wo derselbe schiffbar wird, bis in das Meer, übereingekommen und diese Uebereinkunft die Genehmigung der Rheinuferstaaten erhalten haben wird.

Art. 3. Wir behalten Uns vor, den fraglichen, durch gegenwärtiges Dekret genehmigten Verordnungen alle Abänderungen, Zusätze oder Modifikationen beizufügen, welche die Erfahrung oder veränderten Umstände nothwendig machen dürften.

Verkündet am 26. März 1827.

Lit. A.

## Provisorisches Reglement für die Schiffahrt auf dem niederländischen Rheine zur Vollziehung der Königlichen Verordnung vom 10. Septbr. 1826, in Uebereinstimmung mit den Verfügungen der Wiener Congreßacte vom 24. März 1815.

Art. 1. Unter der Benennung des niederländischen

Rheines, so wie des Leck als Fortsetzung desselben, wird das Fahrwasser verstanden, welches Landeinwärts zu Lobith beginnt, und sich zu Krimpen auf der Seeseite endigt.

Alles Fahrwasser zwischen den beiden Punkten soll in jeder Beziehung dem konventionellen Rhein gleich geachtet und nach denselben Grundsätzen verwaltet werden.

Art, 2. Dem zu Folge und in Erwartung eines künftigen definitiven Reglements, soll das auf dem conventionellen Rheine angenommene System der Gebühren-Erhebung und der Ausübung der Strompolizei gemäß der Convention von 1804 und den aus derselben entsprungenen Verfügungen und Verordnungen auf dem niederländischen Rheine provisorisch in Anwendung gebracht werden.

Art. 3. Nach einer provisorischen Abschätzung der Stromstrecke zwischen Lobith und Krimpen, soll an Rheinschiffahrtsgebühren für diese Strecke, nach Verhältniß des durch die Convention von 1804 aufgestellten und durch die Wiener Acte für verbindlich erklärten Tarifes erhoben werden:

Bei der Bergfahrt . . . Frs. — 18. Fr. — 39.
" " Thalfahrt . . . " — 12. " — 26.

pro Centner oder 50 Pf. niederländisch. Sollte bei einer spätern Vermessung in Hinsicht der Länge dieser Stromstrecke sich ein Unterschied ergeben, so soll dieser Tarif alsdann verhältnißmäßig modifizirt werden.

Art. 4. Die Recognitionsgebühren sollen nach dem folgenden Tarife erhoben werden:

Für jedes Fahrzeug von

Centner (zu 50 Kilogr. oder niederl. Pfund) Ladungsfähigkeit:

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Von | 50 | bis | 300. | fl. | 0 — 07. | Fr. | 0 — 15. |
| " | 300 | " | 600. | " | 0 — 42. | " | 0 — 90. |
| " | 600 | " | 1000. | " | 0 — 84. | " | 1 — 80. |
| " | 1000 | " | 1500. | " | 1 — 40. | " | 3 — — |
| " | 1500 | " | 2000. | " | 2 — 10. | " | 4 — 50. |
| " | 2000 | " | 2500. | " | 2 — 80½ | " | 6 — — |
| " | 2500 | " | 3000. | " | 3 — 50½ | " | 7 — 50. |
| " | 3000 | " | 3500. | " | 4 — 20½ | " | 9 — 50. |
| " | 3500 | " | 4000. | " | 4 — 91. | " | 10 — 50. |
| " | 4000 | " | 4500. | " | 5 — 61. | " | 12 — — |
| " | 4500 | " | 5000. | " | 6 — 31. | " | 13 — 50 |
| " | 5000 Centner und darüber | | | " | 7 — 01. | " | 15 — — |

Art. 5. Die Erhebungsämter werden errichtet:

1) Für die Thalfahrt:
   a) zu Lobith,
   b) zu Vreeswyk.

2) Für die Bergfahrt:
   a) zu Krimpen,
   b) zu Vreeswyk.

Art. 6. Die Rheinschiffahrts-Gebühr soll nach Verhältniß der Streckenlänge zwischen den obengenannten Erhebungsämtern bezahlt werden. Dem zu Folge werden vom Centner erhoben:

1) Bei der Thalfahrt:
   a) zu Lobith für die Strecke von da bis Vreeswyk . . fl. — 08. Fr. — 18.
   b) Zu Vreeswyk für die Strecke von da bis Krimpen . . . fl. — 04 Fr. — 08

2) Bei der Bergfahrt:
   a) Zu Krimpen für die Strecke von da bis Vreeswyk . . fl. — 06 Fr. — 13.
   b) Zu Vreeswyk für die Strecke von da bis Lobith . . fl. — 12. Fr. — 26.

Art. 7. Fahrzeuge, welche von Arnheim aus auf dem conventionellen Rheine abgehen oder von demselben kommen, bezahlen die Gebühr bei dem Erhebungsamt zu Lobith, und zwar hinsichtlich der Rheinschiffahrts-Gebühren nach folgendem Tarife:

1) Für die Thalfahrt . fl. — 01. Fr. — 03.
2) Für die Bergfahrt . fl. — 02. Fr. — 04.

Für die übrigen am niederländischen Rheine gelegenen Orte, welche jetzt oder in Zukunft an der Schiffahrt auf dem conventionellen Rheine und umgekehrt Theil nehmen werden, sollen die verhältnißmäßigen Tarife nachträglich gefertigt werden.

Art. 8 und 9 betreffen die Zahlungsart und die geringere Gebühr für gewisse Güter, nach der Vorschrift der Octroi-Convention von 1804.

Art. 10. 11. 12 und 13. enthalten die nämlichen Vorschriften für die Schiffer wie auf dem konventionellen Rheine.

Sie sind hie und da noch etwas ausführlicher als in der Convention von 1804.

Art. 14. Wegen Ausmessung und Visirung der Fahrzeuge und der Art, wie solche vorgenommen werden soll, eben so wegen Ausmessung der Gehölze, die in Flößen oder auf andere Art verführt werden, und wegen Bestimmung der dießfallsigen Gebühren; nicht weniger um das Gewicht der Güter zu bestimmen, die in der Regel nicht gewogen werden, oder ihrer Natur nach nicht gewogen werden können, treten die Verfügungen der Convention von 1804, so wie früher von der General-Direction und nachher von der Central-Commission zu Mainz herausgegebenen Reglements und Tabellen in volle Kraft.

Art. 15. In Hinsicht der Dampfschiffe sollen die Theile derselben, die zum Transport von Reisenden und Kaufmannsgütern geeignet oder bestimmt sind, einer kubischen Vermessung, wie dieses bei gewöhnlichen Segelschiffen üblich ist, unterliegen. Die kubische Ladungsfähigkeit wird dann nach Centnern reduzirt und nach dieser Reduction der Betrag der Gebühren berechnet, die das Dampfschiff in seiner Eigenschaft als Masserdiligence, gemäß der Convention von 1804 zu bezahlen hat, und eben so wie das Gewicht der Güter, welche dasselbe laden kann. Die ganze kubische Ladungsfähigkeit wird zugleich als Grundlage dienen, nach welcher die an jedem Erhebungsamte zu bezahlenden Rekognitionsgebühren berechnet werden. Alles dieses jedoch unter Vorbehalt näherer Bestimmungen, im Fall solche durch Erfahrung sich als nothwendig zeigen sollten.

Hinsichtlich der Ladungen, der Aufstellung von Manifesten ꝛc. unterliegen die Führer oder Eigenthü-

mer von Dampfschiffen denselben Verbindlichkeiten, welche hinsichtlich des Güter-Transports durch gewöhnliche Segelschiffe vorgeschrieben sind. Die Dampfschiffe sollen in dieser Beziehung ganz auf demselben Fuß, wie jene Fahrzeuge behandelt werden.

Die Beamten an den Erhebungsämtern der Rheinschiffahrts-Gebühren sind ermächtigt, sich durch gehörige Untersuchung zu überzeugen, ob alle Güter in dem Manifeste richtig verzeichnet, und ob in jenen Abtheilungen der Dampfschiffe, die nicht zur Niederlage von Gütern bestimmt sind, sich nicht dergleichen vorfinden, ohne in dem Manifeste aufgenommen zu seyn.

Artikel 16. bestimmt gleiche Einrichtung der Erhebungs-Aemter und Instruktionen der Beamten, wie auf dem conventionellen Rheine.

Art. 17. Bei der Verwaltung der direkten Auflagen, der Ein- und Ausgangs-Gefälle und der Accise soll ein Inspektor der Rheinschiffahrts-Gebühren auf dem niederländischen Rheine angestellt und sowohl mit den Functionen beauftragt werden, die der Art. 44 der Convention von 1804 bezeichnet, als auch mit andern Attributionen, die eine nachträglich abzufassende besondere Instruktion näher bestimmen wird.

Art. 18. In Nothfällen, oder wenn durch einen zu niedern Wasserstand das Leichtern der Schiffe nothwendig wird, treten die Vorschriften ein, welche die Artikel 25 bis 30 der Convention von 1804 enthalten, vorbehaltlich jedoch solcher Modifikationen, die durch die Lokalverhältnisse oder die in dem Königreiche bestehende Gesetzge-

bung geboten werden. Diese Fälle ausgenommen, ist die Einwirkung der Mauthbeamten, so lange Fahrzeug und Güter sich auf dem Strome befinden, ausdrücklich untersagt, jedoch unbeschadet des Rechts, Aufsichtspersonen am Bord der Schiffe aufzustellen, die Ladung unter Siegel zu legen, oder die Lücken zu verschließen, um der heimlichen Einschwärzung oder der Umtauschung der Güter vorzubeugen, wie solches in dem Art. 3 des königlichen Dekrets vom 10. September 1826 bereits festgesezt ist.

Artikel 19. wendet auf Contraventionen die Vorschriften der Convention von 1804 an.

Art. 20. Da die Artikel 122. 123 und 124 der Convention von 1804 zum Vollzug auf dem niederländischen Rheine nicht geeignet sind, so treten nachstehende Verfügungen an deren Stelle:

a. Alle Streitsachen, die aus der Anwendung und dem Vollzug der besagten Convention und des gegenwärtigen Reglements entspringen, es mögen solche die Ausmessung der Fahrzeuge und Holzflöße, oder den Betrag der dafür angesezten Gebühren, oder auferlegte Geld- und andere Strafen betreffen; eben so alle Streitsachen zwischen Schiffern und Eigenthümern am Ufer gelegener Grundstücke wegen Beschädigungen oder Hindernissen, so wie alle Klagen von Seite der Schiffer, anderer Privatpersonen oder öffentlicher Behörden gegen die Führer von Holzflößen wegen Beschädigungen, sollen vor die ordentlichen Gerichte entweder am Orte des Erhebungsamtes, oder da, wo die Handlung, welche zur Klage Anlaß gab, statt gefunden, und im Fall an diesem Orte kein ordentlicher Gerichtshof befindlich, vor den am nächst gelegenen gebracht

und von demselben eingeleitet und summarisch abgeurtheilt worden. In allen Fällen, die weder durch Convention, noch durch gegenwärtiges Reglement vorgesehen sind, haben die Richter den Vorschriften des gemeinen Rechts zu folgen, und in Hinsicht der Auferlegung von Geld- und andern Strafen die Bestimmungen des Gesetzes vom 6. März 1818 zum Grunde zu legen.

b. Im Fall der Schiffer oder Führer des Flosses den Ausgang des Rechtsstreites nicht abwarten kann, oder seine Reise fortzusetzen wünscht, so steht ihm solches zwar frei; er ist jedoch zur Stellung einer Caution verbunden, deren Betrag dem Ermessen des Richters anheim gestellt wird.

c. Die Theile sind berechtigt, gegen ein in erster Instanz ergangenes Urtheil die Berufung bei den Tribunalen oder Appellationshöfen einzulegen, die nach der bestehenden Gesetzgebung zur Sache kompetent sind.

Art. 21. Eine Abschrift der Convention von 1804 soll gegenwärtigem Reglement beigefügt werden. Die Rheinschiffahrtsbeamten, die Schiffer, welche den niederländischen Rhein befahren, so wie alle diejenigen, auf welche diese Sache Bezug haben könnte, sind verbunden, außer obigen Vorschriften auch alle übrigen Artikel dieser Convention, die gegenwärtig noch in Kraft und auf den niederländischen Rhein anwendbar sind, eben so zu beobachten, als ob solche in vorstehendem Reglement wörtlich enthalten wären.

Art. 22. Gegenwärtige Verordnung ist auf die Ueberfahrt von Menschen, Pferden, Wagen und sonstigen

Gegenständen, von einem Ufer zum andern eben so wenig anwendbar, als bei Allem, was die Verbindung beider Ufer betrifft. Nicht minder kann dieselbe weder auf Schiffer noch Fahrzeuge angewendet werden, die sich auf die Schiffahrt im Innern des Königreiches beschränken; auch nicht auf Rheinschiffe, die von Amsterdam nach Utrecht auf der Waal kommend, die Bestimmung haben, oberhalb Lobith in den Rhein zu fahren, oder die, aus diesem Rheintheile kommend, für Utrecht und Amsterdam bestimmt sind, und den Leck nur benutzen, um in den Kanal von Zederik zu gelangen, oder umgekehrt aus diesem Kanal kommen, und für Vreeswyk bestimmt sind. Alle zu dieser Cathegorie gehörigen Fahrzeuge bleiben den gegenwärtig in Kraft stehenden allgemeinen Verfügungen unterworfen.

Genehmigt durch Königlichen Beschluß vom 1ten März 1827.

## Lit. B.

## Provisorisches Reglement für die Fahrt der Rheinschiffe von Krimpen bis in die offene See, und von der offnen See bis Krimpen.

Art. 1. Die Rheinschiffe, welche in die offene See fahren wollen, oder aus derselben kommen, dürfen keinen andern Weg einschlagen, als von Krimpen über Rotterdam, und dann weiter längs der Brielle, und umgekehrt, längs der Brielle über Rotterdam nach Krimpen.

Art. 2. Die Formalitäten und Obliegenheiten, welche die Schiffer, die diese Wasserstraße befahren, zu be-

obachten haben, sind in folgenden drei Fällen verschieden:

a. Wenn die Schiffe bloß durchfahren, ohne die Ladung zu brechen;

b. wenn sie mit nicht vollständiger Ladung ankommen, und noch mehrere Güter an Bord nehmen wollen;

c. wenn sie auf ihrem Wege von den Entrepots Gebrauch machen, oder die Ladung brechen und Güter in den Niederlanden ausladen wollen.

Art. 3. Die rheinabwärts kommenden, für die See bestimmten, so wie die aus der See mit der Bestimmung auf den Rhein kommenden Schiffe, bleiben auf dem Gebiete zwischen dem Strome und der offenen See denselben Abgaben und Kosten unterworfen, welche Seeschiffe beim Ein- und Auslaufen in den Häfen der Niederlande zu bezahlen haben.

Art. 4. Alle Fahrzeuge, welche von dem niederländischen Rheine bis an die See, oder von dem vorgeschriebenen Wege über das Seegebiet abweichen, und sich anderer Flüsse, Kanäle, oder Theile der Territorialsee bedienen, unterliegen sowohl in Hinsicht der Ein- und Ausladung, als in jeder andern Beziehung rücksichtlich der Aufsicht, den allgemeinen Gesetzen des Königreiches. Demzufolge sind alsdann nicht mehr die besonderen Bestimmungen für die Rheinschiffahrt, sondern blos jene der fraglichen Gesetze auf sie anwendbar.

Art. 5. Die Schiffer, deren in Artikel 2 lit. a. erwähnt wird, haben bei der Thalfahrt am Bureau der Ein- und Ausgangsgefälle, welche zu Krimpen errichtet wird, die Transitgebühren, Tonnengeld und

sonstigen Abgaben zu bezahlen, unbeschadet der Befugniß der Beamten, eine Bürgschaft für diejenige Summe zu fordern, um welche die Eingangs- und Accisegebühren die Transitgefälle übersteigen, falls die Einfuhr statt finden sollte. Nach Berichtigung dieser Gefälle und Kosten sollen dem Fahrzeuge Aufsichtspersonen beigegeben, und die Ladung, wie solches für den Rhein vorgeschrieben, unter Siegel gelegt werden. Im Falle bei der Ankunft des Fahrzeuges auf der Brielle die Siegel unversehrt befunden werden, und aus den Berichten der Aufsichtspersonen erhellt, daß während der Fahrt keine fraudulöse Verwechslung der Ladung vor sich gegangen ist, soll die Bürgschaft, im Falle solche hinterlegt wurde, zurückgegeben, und die Fahrzeuge abgefertigt werden, damit sie ohne allen weitern Aufenthalt die Fahrt in die See fortsetzen können. Bei der Bergfahrt muß die Deklaration im ersten Bureau von der Seeseite her in gewöhnlicher Art von den aus der See kommenden Schiffern auf der Brielle im Bureau zu Rotterdam gemacht, und zugleich in der durch das Rheinschiffahrts-Reglement vorgeschriebenen Form vorgelegt werden. An der Brielle geht das Aufsichtspersonal an Bord des Schiffes und die Siegel werden angelegt, worauf die Schiffer ihre Reise bis Rotterdam fortsetzen können. Hier findet eine abermalige Deklaration der Ladung und die Entrichtung der Transitgebühren, des Tonnengeldes ꝛc. statt, vorbehaltlich der abermaligen Versiegelung, Aufstellung von Aufsichtspersonen und von den Schiffern zu leistender Caution für den Mehrbetrag der Eingangs- und Accisegefälle, wenn der Eingang statt finden sollte. Bei der Ankunft zu Lobith wird indessen die Caution in derselben Art zurückgegeben, wie dieses oben bei der Thalfahrt vorgeschrieben ist.

Art. 6. Die Transitgebühren werden nach dem In-

halte der Manifeste, Frachtbriefe und übrigen Deklarationen der Schiffer erhoben. Bei der Berechnung des Tonnengeldes sollen 20 Centner für eine niederländische Tonne gerechnet werden.

Art. 7. Die Schiffspatrone, deren in Art. 2. sub litt. b. Meldung geschieht, d. h. jene, welche auf der vorgeschriebenen Route an einem Orte zwischen Krimpen und der Brielle, wo sich ein Erhebungsamt befindet, anlegen, um daselbst ihre Ladung zu vervollständigen, sollen bei der Fahrt abwärts zu Krimpen, und aufwärts an der Brielle auf dieselbe Art behandelt werden, wie im Artikel 5 vorgeschrieben, und zwar bis zu dem Orte, wo sie anlegen wollen, und allwo sie dann während ihres Aufenthaltes alle Verbindlichkeiten zu erfüllen haben, welche die Mauth- und Accisebeamten ihnen aufzulegen für gut finden, alles jedoch in Gemäßheit der Bestimmungen der allgemeinen Gesetze.

Die geleisteten Bürgschaften bleiben auf jeden Fall so lange in Kraft, bis die Fahrzeuge wieder das niederländische Gebiet entweder landwärts zu Lobith, oder seewärts an der Brielle verlassen.

Die für die Transportgüter zu erhebenden Gebühren sollen bei der Fahrt abwärts am Einladungsorte bezahlt werden. Bei der Bergfahrt steht es dem Schiffer frei, solche zu Rotterdam mit seinen übrigen Gebühren zu berichtigen. Bei der Fortsetzung der Reise und bis zur Ankunft in Krimpen oder auf der Brielle sollen die Schiffe wieder wie in Artikel 5 vorgeschrieben, behandelt werden.

Art. 8. Schiffspatrone, welche in die Cathegorie der in Art. 2 litt. c. erwähnten gehören, d. h. die be-

absichten, an einem auf dem durch Art. 1 vorgeschriebenen Wege gelegenen Orte anzulegen, und die Waaren, welche sie an Bord haben, und deren Ausladung durch die allgemeinen Gesetze erlaubt ist, in einem Entrepot niederzulegen, sollen auf der Fahrt zwischen Krimpen und der Brielle bis zu dem Orte, wo sie anlegen wollen, den Fahrzeugen gleich gehalten werden, deren im Art. 5 Erwähnung geschieht; am Einladungsorte aber sollen sie nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen behandelt werden.

Art. 9. Schiffer, welche Stromaufwärts fahrend die erste Seereise mit einem Schiffe unter ihrem Befehle machen wollen, haben sich bei dem Bureau der Ein- und Ausgangsgefälle, welches zu Krimpen errichtet wird, mit einer Deklaration zu versehen, jener ähnlich, die, nach dem Ausdruck des allgemeinen Gesetzes, die Abzugsakte (acte de decompte) am lezten Bureau von der Seeseite, zu ersetzen geeignet ist. Bei Schiffen, welche aufwärts fahren, soll dem Schiffer, nachdem er seine Transitgebühr, Tonnengeld ꝛc. entrichtet hat, die Abzugsakte in Rotterdam eingehändiget werden, um ihm bei einer weitern Seereise als Beweiß zu dienen, daß er alle seine Verbindlichkeiten erfüllt habe.

Art. 10. Jede Untersuchung der Ladungen, in Fällen, wo die Mauth- und Accisbeamten Kraft allgemeinen Gesetzes oder die Verfügungen des gegenwärtigen Reglements hiezu befugt sind, soll mit aller Bescheidenheit und möglichster Eile vorgenommen werden. Die Schiffer können sich damit begnügen, die Mauthbeamten in Stand zu setzen, sich durch eine summarische Inspektion von den an Bord befindlichen Gütern hinlänglich zu vergewissern. Dieses soll jedoch der vom Gesetz verliehenen Befugniß dieser Beamten

nicht im Wege stehen, auf Kosten des unterliegenden Theiles die Ausladung und eine genaue Untersuchung der Gegenstände vorzunehmen, rücksichtlich welcher sie eine betrügerische Absicht muthmaßen, vorbehaltlich der Bestrafung solcher Beamten, von denen erwiesen wird, daß sie die Befugniß nur als Vorwand zu unnöthigen Vexationen in Anspruch genommen haben.

Art. 11. Schiffer, welche rheinabwärts in, oder aus dem Meere rheinaufwärts fahren, und für einen am niederländischen Rheine oder auf ihrem Wege durch das in Art. 1 angezeigte Seegebiet gelegenen Orte, wo sich ein Erhebungsamt befindet, bestimmt sind, können, wenn sie sich zu Lobith der Aufsicht von Wachepersonal und der Plombage unterworfen haben, ihre Reise bis zu gedachtem Büreau fortsetzen, wo alsdann die Verfügungen der allgemeinen Gesetze in Anwendung kommen, und hinsichtlich der Bezahlung der Eingangs-Gebühren, der Ausladung ꝛc. befolgt werden sollen.

Art. 12. Hinsichtlich der Schiffer, welche rheinabwärts fahrend, Behufs der Einfuhr auf dem Rheine ihre Ausladung an einem Orte bezwecken, zu welchem sie nur gelangen können, wenn sie diesen Strom oder den vorgeschriebenen Weg für das Seegebiet verlassen, soll dasselbe beobachtet werden auf einem der Cänäle, die dahin führen, bis dahin, wo ein Erhebungs- und Expeditions-Büreau errichtet werden soll.

Art. 13. Die in den zwei vorigen Artikeln erwähnten Büreaus sind, ebenso, wie jenes zu Krimpen, lezte Ausgangs-Büreaus auf diesen Gewässern für die Bergfahrt, dergestalt, daß Schiffer und Fahrzeuge, bei denselben angekommen, unmittelbar in dem Falle sind, in welchem das gegenwärtige Reglement auf sie an-

wendbar ist. Ausgenommen sind jedoch die Rheinschiffe von Amsterdam und Utrecht, welche, oberhalb Lobith gegen den Rhein fahrend, oder von daher über die Waal kommend, den Leck schräg durchschneiden, um sich von Vreeswyk nach dem Kanal von Zederik, oder von diesem Kanal nach Vreeswyk zu begeben.

Art. 14. So lange die Fahrzeuge sich auf dem Rheine oder auf dem vorgeschriebenen Fahrwasser zwischen Krimpen und der Brielle befinden, ohne weder an einem oder am andern Ufer und eben so wenig an einem der daselbst befindlichen Ortschaften anzulegen, sind sie keiner Untersuchung von Seiten der Mauth- und Accis-Beamten unterworfen. In jedem Falle jedoch können aber diese Beamten, gemäß der Bestimmung im Art. 88. der Convention von 1804, im Fall fraudulöser Ausladungen von Gütern, den Schiffern, welche die Flucht zu ergreifen suchen, auf dem Ufer, so wie in gedachtem Fahrwasser nachsetzen, sie verhaften und zur Rechtfertigung ziehen. Ueberhaupt kann sich der Schiffer bei Einschwärzungs-Versuchen, so wie bei jeder Handlung, die den allgemeinen Gesetzen in Hinsicht auf Ein- und Ausgangs-, so wie auf Transit-Rechte entgegen läuft, die Verfügungen über die Rheinschiffahrts-Freiheit nicht zu Nutze machen. In Nothfällen soll gemäß der Vorschriften des Art. 18 des Reglements für die Schiffahrt auf dem niederländischen Rheine verfahren werden.

Art. 15. Die Büreaus, bei welchen erlaubt ist, die Ladung zu brechen, oder Güter an Bord zu nehmen, oder auch entweder den niederländischen Rhein, oder das Fahrwasser durch das Seegebiet zu verlassen, um Güter in das Innere des Königreichs einzuführen, bei welchen Büreaus ebenfalls alle Ausfuhren Statt

finden müssen, sollen, mit Berücksichtigung dessen sowohl, was das allgemeine Gesetz vorschreibt, als der Interessen der Verwaltung, der Schiffahrt und des Handels, nachträglich bezeichnet werden.

Genehmigt durch Königlichen Beschluß vom 1ten März 1827.

§. 72.

Die sonderbare Idee eines niederländischen Seegebietes, das aus Flüssen und Canälen bestehet, erhält durch dieses Vollziehungs-Dekret, gegen alle bisher in der völkerrechtlichen Theorie und Praxis angenommenen Grundsätze, eine gesetzliche Begründung. Schwerlich hat sie je eine Anerkennung der interessirten Mächte zu erwarten, daher auch die königlich niederländische Regierung weder zu Paris noch zu Wien mit der Behauptung aufgetreten ist, daß sich der Rhein nicht in die freie Nordsee ergieße, weil in Holland ein Seegebiet, ein Flußgebiet und ein Rheingebiet existire.

Das provisorische Reglement für die Schiffahrt auf dem Rheine (Lit. A.), das in Uebereinstimmung mit der Wiener Congreß-Akte, wie sie Niederland nach seinem Interesse erklärt, gegeben seyn soll, verweißt die deutschen Schiffer abermals, und zwar mit noch größerer Beschränkung, als bisher, selbst dann, wenn sie auch nicht in die See stechen wollen, auf den Leck, ohne auch nur die Benützung des Zederikschen Kanals in gleicher Art zu gestatten. Der königl. niederländische Gesandte am Wiener Congresse, so wie der Bevollmächtigte zu Mainz, nannten den Leck nur einen Arm des Rheins. Es wird also zugestanden, daß sich derselbe in den Niederlanden in mehrere Arme theilt. (Art. 22.) — Wir haben die Unmöglichkeit, eine solche Schiffahrtsfreiheit stets zu gebrauchen,

schon von allen Seiten früher so beleuchtet, daß uns nichts als der Wunsch übrig bleibt, es mögen bald die erforderlichen Sandräder für die deutschen Schiffe erfunden werden, um zu jeder Zeit die vorgezeichnete Wasserstraße, die nicht in die See, sondern in die Maas führt, benutzen zu können. Wie sehr auch die niederländische Schiffahrt zum Nachtheil der deutschen begünstiget wird, ergibt sich daraus, daß die niederländischen Schiffer vom Centner zu Berg auf der Waal 8 Cent. weniger zu bezahlen haben, als auf dem Leck. — Was übrigens den neuen Tarif betrifft, so ist er nach der Meter-Zahl mit dem conventionsmäßigen in ziemlich richtigem Verhältniß. Bis zum 1. April wurden zu Arnheim erhoben 31 Cent. pr. Centner, von nun an bezahlen die Schiffer zu Berg 8 Cent. weniger, zu Thal aber 5 Cent. mehr. Art. 18. dieses provisorischen Reglements zeigt auch, wie man niederländischer Seits die Rheinschiffahrts-Gesetzgebung achtet. Die Convention von 1804 soll nämlich gelten, vorbehaltlich der Modifikationen, die durch die im Königreiche bestehende Gesetzgebung geboten werden. Es hängt daher von der Willkühr ab, an den Gesetzen für den conventionellen Rhein nach den wechselnden niederländischen Interessen Abänderungen aller Art zu treffen.

## §. 73.

Das zweite provisorische Reglement (Lit. B.) beschränkt Art. 1. die Rheinschiffe auf einen einzigen Weg und über einen einzigen Seehafen, nämlich von Krimpen nach Rotterdam in die Nordsee *). Wie geneigt die Königlich niederländische Regierung ist, die Wiener Akte in der That zu vollziehen, zeigt sich abermals dadurch, daß sie die Rechte der deutschen Uferstaaten, sowohl über Amsterdam

*) Von Krimpen bis in die offene See gilt keine conventionelle Bestimmung.

als Dortrecht und Rotterdam in die See zu fahren, unberücksichtigt läßt, und ihnen lediglich den Hafen von Rotterdam *), der von allen die ungünstigste Lage hat, anweiset. Selbst nicht einmal unter den beiden Abflüssen der Maas in die See sollen die deutschen Schiffer wählen dürfen, sondern sie sind auf Brielle beschränkt, wo selten große Schiffe laviren.

In dem Art. 2 des provisorischen Reglements ist eigentlich der Hauptgrund der niederländischen Opposition zu finden. Er sanktionirt gegen die bestehenden Staats-Verträge, die bisherige Erhebung der Transit-Gebühren, bei deren fernerem Bestehen die Rheinschiffahrtsfreiheit ein leerer Wortschall bleibt. Sehr wahr, aber bis jezt fruchtlos, äußerte sich hierüber der englische Gesandte im Haag, Sir Ch. Bagot, in einer bündigen und kraftvollen Note vom 1. November 1825:

„Wie die Forderung, eine Transit-Abgabe zu erheben, mit einer ehrlichen Auslegung des Vertrags, welcher die Mündungen der Flüsse für frei erklärt habe, nach schlichtem Menschenverstande schlechterdings nicht vereinbar sei."

Mit dieser Ansicht stimmte auch Oestreich in den umfassenden Noten vom 14. Jänner und 3. Juli v. J. unbedingt überein, und das Nämliche geschah von Seite Rußlands in einer Note vom Juni 1826.

Ueberhaupt kann man nach diesem fortgesezten Benehmen, wobei es auch besonders gegen die so wohlthätige direkte Dampfschiffahrt abgesehen zu seyn scheint, der Ver-

*) Seeschiffe können nämlich zu Rotterdam nur 10 bis 11′ tief einlaufen.

suchung schwer widerstehen, jenen Schriftstellern Beifall zu geben, welche behaupten, daß Hollands Politik stets nur auf Eigennutz beruhe und kein dauerndes Zutrauen einflöße *).

Merkwürdig ist im Artikel 7. die gesezliche Bestätigung der Beamten-Willkühr, denn die Schiffer müssen alle Verbindlichkeiten erfüllen, welche ihnen die Mauth- und Accis-Beamten aufzulegen für gut finden. Der Nachsatz soll zwar die Sache etwas verbessern — wie lassen sich aber nicht allgemeine und oft unbestimmte Gesetze interpretiren, und wie leicht wird es nicht, eine dem Fiscus nützliche Willkühr zu vertheidigen.

## §. 74.

Ueberblickt man nun das ganze Geschenk, das großmüthig den Deutschen, und zwar sehr bezeichnend vom 1. April d. J. an, zu Theil geworden ist, so bestehet es in der Erlaubniß, den versandeten Leck bis dahin, wo sein Rheinwasser einen andern Namen erhält, befahren zu dürfen **). Das Schiff, welches die verbrecherische Absicht hat, in die See einzulaufen, muß sich bis zu dem am wenigsten brauchbaren Seehafen escortiren lassen. Der rheinische Schiffer muß Transitgebühren nach niederländischer Willkühr bezahlen und sich überdieß allen Mauthplackereien Preis geben. Man lasse umladen oder nicht — immer bleibt das deutsche Gut entweder durch die Größe der Abgaben ***), oder das

*) Stuzmann System der Politik und des Handels von Europa S. 199.

**) In der Wiener Acte ist die Rheinschiffahrts-Freiheit nicht bis zur Ausmündung des Lecks, sondern des Rheins also auch aller Rheinarme ausgesprochen.

***) Der rheinische Schiffer muß bei jeder Fahrt nach Holland über 100 fl. Tonnengeld (Patentsteuer) bezahlen, der übrigen Lasten nicht zu gedenken.

gewaltsam erhaltene Monopol der Holländer von der Concurrenz auf den überseeischen Märkten, wenigstens in Hinsicht der wichtigsten Handelsartikel ausgeschlossen.

Von den vier Bedingnissen, unter welchen die Königl. niederländische Regierung die Fahrt in die See ohne Brechung der Last gestatten will, — Beschränkung auf den Leck, ohne Aus- und Ueberladung, Aus- und Einfahrt bei Brielle, Aufrechterhaltung des niederländischen Abgaben-Systems, der vielen Formalitäten und Kosten aller Art, ist wahrlich eine einzige für sich allein schon hinreichend, die Seefahrt der Deutschen zu vereiteln. Das Verbot-System soll also beibehalten und nur der Schein angenommen werden, die Fahrt frei erklären zu wollen. Die Durchfuhr-Verbote sind nur dem Namen nach aufgehoben; denn so lange der See-Tarif bestehet, kann die Durchfuhr so sehr belastet werden, daß die Aufhebung der Verbote ohne Vortheil bleibt.

## §. 75.

Obwohl die Verhandlungen der Central-Commission zu Mainz, die längst schon nicht mehr frei in ihren Bewegungen und unbefangen in ihrem Urtheile, sofort in ihren diplomatischen Funktionen gänzlich gelähmt ist, keine Resultate herbeiführen können, bevor nicht Preußen und die Niederlande über die Grundlage des künftigen definitiven Reglements durch Separat-Verhandlungen übereingekommen sind, so gehört es doch zur Vollständigkeit der Geschichte dieses großen diplomatischen Prozesses, die Aeusserungen in der Central-Commission über die neuesten niederländischen Dekrete kennen zu lernen.

Am 31. März (1827) wurden in dem 411ten Separat-Protokolle die Bevollmächtigten der Rheinuferstaaten von dem zeitlichen Präsidenten der Central-Commission eingela-

den, ihre Erklärungen über das niederländische Dekret vom 25. Oktober 1826 abzugeben. — Von Seite Badens wurden die zwei Verordnungen über die Aufhebung des gezwungenen Umschlags zu Mannheim und die Errichtung eines Erhebungsamtes zu Altbreisach, die wir schon §. 52. mittheilten, vorgelegt. In Hinsicht der ersteren äußerte die Regierung, daß sie sich nicht geschenet habe, ein vorläufiges bedeutendes Opfer in der Erwartung zu bringen, daß dieser freiwillige Schritt eine ähnliche Erwiederung von andern Rhein- und Neckar-Uferstaaten zur Entschädigung für die damit verbundenen Nachtheile der Großherzoglichen Unterthanen herbeiführen werde *). Rücksichtlich der Lezteren bezog man

*) Es ist schwer einzusehen, wie die badischen Unterthanen durch eine Erwiederung von Seite der Rhein uferstaaten entschädigt werden können, so lange die Niederlande bei ihrem bisherigen, von Baden selbst unterstützten Systeme beharren. Würde Hessen den gezwungenen Umschlag aufheben, und dadurch Gelegenheit zur weitern freien Rheinfahrt geben, so müßten die hessischen Schiffer und Handelsleute ihre Entschädigung in der Vorbeifahrt an Cölln suchen. Wo aber die Rheinpreußen solche zu suchen hätten, ist das Problem, welches Niemand auflösen wird, so lange keine freie Schiffahrt in die See existirt und das holländische gewaltsame Marktmonopol durch Zwang aller Art aufrecht erhalten wird. Sehr wahr und treffend äußerte daher der dreizehnte Ausschuß in seinem Bericht an die Plenar-Versammlung der rheinischen Provinzial-Stände: S. 14 u. f.

„Die Niederlande bieten sehr bereitwillig die Hände zur Reform der Rheinschiffahrt, besonders wenn die daraus entspringenden Vortheile sich ihnen allein zuwenden werden; sie wollen sich sogar mit freuen über das mehr als anderthalb Millionen betragende Opfer, welches Preußen in der That und in der Wahrheit, durch Tarif-Umlegung und die Aufhebung des Cölner Stapels darbringt; ja sie wollen willig der unangenehmen Theilnahmlosigkeit entsagen, wozu sie im Jahr 1804 das deutsche Reich und der damalige Beherrscher Frankreichs verurtheilt hatten, weil dieser den Rhein

sich auf die im Art. 3 und 5 der Wiener Akte begründeten Rechte *). Baiern, dessen Abstimmung die gründlichste und wichtigste unter Allen ist, bedauerte, daß das neue Gesetz die Schiffahrt nach den niederländischen Häfen durch Anweisung der meist seichten Leckstraße noch mehr als bisher

---

auf eine für das damalige Frankreich nützlichere Weise mit dem Meere zu verbinden und Holland um den ganzen Rheinhandel zu bringen gedachte, durch den schon ein Jahr früher beschlossenen Nordkanal nämlich und dessen Verbindung mit der Schelde. Wie gesagt, die Niederlande wollen die ganze Reform der Rheinschiffahrt mitmachen; sie wollen sich den Rheinuferstaaten anschließen und zugeben, daß der conventionelle Rhein nicht wie bis jetzt zu Emmerich, sondern am Meere aufhöre; sie wollen den großen daraus entspringenden Gewinn sich aneignen, aber nichts dafür geben; nicht einmal das, wozu sie sich verpflichtet haben.

Die Alleinherrschaft an den Ausmündungen des Rheines, und den Tribut, den sie uns mit so vieler Willkühr auferlegt haben, wollen sie wie ein rechtmäßiges Gut bewahren und festhalten."

**) Auf eine sehr alberne Art wurde diese Verordnung in der deutschen allgemeinen Zeitung (Nro. 81 und 104 v. J. 1827) angegriffen. Man nannte sie eine Repressalie gegen Frankreich, weil dieses schon vor sechs Jahren ein Oktroi-Bureau zu Straßburg angelegt habe. Der Verfasser des Angriffs scheint den Begriff einer Repressalie gar nicht zu kennen; denn nirgendwo wurde ein vollkommenes Recht des badischen Staates durch diese Anlegung gekränkt. Im Gegentheil hat, wie auch kürzlich in dem halboffiziellen Artikel der Karlsruher Zeitung erwiedert wurde, Baden sein gleiches Recht wie Frankreich ausgeübt. Jedem der beiden Theile ist es durch die Artikel 3 und 5 der Wiener Akte zugesichert. Von der Central-Commission wurde dieß auch im Jahre 1821 um so mehr anerkannt, weil nur provisorische Verfügungen getroffen werden sollten. Falsch ist die Behauptung, daß der oberste Theil des Rheinstromes, der auch jetzt noch nicht zur Gemeinschaft gehöret, bis zum Eintritt des definitiven Reglements zollfrei bleiben müsse. Nirgendwo

beschränke, verlangte den freien Gebrauch der Rheinarme, wenigstens des Leck und der Waal, so wie die Aufhebung des Seetarifes. Merkwürdig ist insbesondere, was von ihm über das Bedürfniß anzulegender Freihäfen eben so wahr als gründlich auf folgende Art geäußert ist:

„Wollte die Königl. niederländische Regierung bei Eröffnung der freien Fahrt in die See, in ihren Seestädten unserer Schiffahrt keine Freihäfen eröffnen, (denn hier ist nicht nur von der freien Fahrt in die See, sondern auch von der erleichterten Stromfahrt

---

haben sich Frankreich und Baden, welche in dieser Hinsicht mit Holland ganz gleiches Verhältniß haben, zu einer solchen Last oder Dienstbarkeit, deren Uebernahme strenge bewiesen werden müßte, in irgend einem Staats-Vertrage verbindlich gemacht. Falsch ist, daß diese Zölle dem Handel nachtheilig sind; denn eine wohl unterhaltene Wasserstraße fördert den Handel, und diese, zum Gebrauch für Fremde, auf Staats- oder vielmehr der Unterthanen Kosten zu unterhalten, ist eine höchst unbillige Forderung. Wenn Kunst-Landstraßen hie und da unentgeldlich, wie z. B. in Frankreich, geöffnet sind, so gewinnt der Staat indirect auf mannigfache andere Art. Dieß fällt aber bei Wasserstraßen großentheils hinweg. In Hinsicht ihrer wird die Deckung eines Theils der Kosten nur durch mäßige Zölle möglich. Wer aber den Zweck will, muß auch die Mittel wollen. — Ueberhaupt ist dieser Tadel nichts als ein Nachklang der falschen Aeußerungen, welche im Jahre 1820 einige niederländische Agenten gegen Frankreichs und Badens Rechte in die Mainzer Zeitung und das Journal de Francfort einrücken ließen. Die Nichtigkeit ihrer Behauptung wurde aber in den nämlichen Blättern durch Privataufsätze erwiesen. Hätte schon damals die badische Diplomatie ihr Recht so behauptet, wie es jetzt von der badischen Regierung geschieht, so würde kein Widerspruch vorhanden seyn, da das Nämliche, was jetzt dem Staate, dem Handel und der Schiffahrt als unnachtheilig erklärt wird, damals, unter den nämlichen Verhältnissen, nicht nachtheilig seyn konnte. Frankreich, obwohl nicht minder mit Holland verbunden, wußte seine Befugnisse frühzeitig konsequent geltend zu machen.

unter gleichen Reziprozitäts-Beziehungen die Rede), sollten unsere in See gehenden Schiffe keine Nebenladungen für die niederländischen Rhein- und Seehäfen mitbringen, — sollten jene nicht ungehindert ausladen, und allenfalls Beiladungen einnehmen dürfen, da, mit Aufhebung der Umschläge auf dem Rheine — die nirgendswo ferner bestehen werden — der niederländischen Schiffahrt, diese Freiheiten und Freihäfen bei allen Uferstaaten zustehen und geöffnet werden — so würde auch diese Beschränkung der Reziprozität zuwider seyn, die nur auf den beträchtlichen niederländischen Aktivhandel über den Rhein, am Ende nachtheilig zurückwirken müßte. Die Angabe solcher Freiplätze oder Freihäfen, oder welche Einrichtungen deßfalls für die Folge bestehen sollen, bleibt ein wichtiger Gegenstand für den Handel und die Schiffahrt überhaupt; denn es muß bei dieser Gelegenheit nothwendig zur Sprache kommen, ob man die frühere Ankündigung aller aufgehobenen Durchfuhrverbote ferneren Modifikationen unterwerfen will, da nach dem königlich niederländischen Dekret nur diejenigen Transitverbote aufhören sollen, welche durch den Tarif von 1822 festgesetzt sind. — Will die königlich niederländische Regierung die Freihäfen verweigern, in welchen die Formalitäten und Lasten, nach den gemeinschaftlichen Bestimmungen für alle Freihäfen des Rheines gleichförmig zu ordnen sind, so müßte doch die Beseitigung der dermaligen lästigen Formalitäten und Kosten, welche auf der rheinischen Schiffahrt in den Niederlanden auf dem Ausländer haften, neben der freien ungehinderten Seefahrt, unsere volle Aufmerksamkeit von neuem in Anspruch nehmen, da wir über den seichten Leck nicht einmal zu den niederländischen Seehäfen gelangen können, weil selbst für den schlimmsten Fall das Aus- und Ueberladen verboten ist."

Frankreich erklärte sich bereit, die Verfügungen der Wiener Congreßakte (nach seiner Erklärung und seinem Interesse) zu vollziehen. — Als hierauf von dem zeitlichen Präsidenten (dem königl. französischen Bevollmächtigten) die Frage an Hessen gestellt wurde, ob es bereit sey, vom 1. April an den gezwungenen Umschlag zu Mainz aufzuheben, stellte dieses sehr richtig vorerst an den niederländischen Bevollmächtigten die Vorfragen, ob die Transitzölle in den Niederlanden aufgehoben, die Zwangsumschläge abgeschafft, die Waal zur konventionsmäßigen Schiffahrt geöffnet und überhaupt die gegenseitigen Entschädigungen von Seite der Niederlande eintreten werden. — Am merkwürdigsten ist aber unter Allem die Art der Vollziehung des preußischen Projektes eines definitiven Reglements von Seite der herzoglich nassauischen Regierung. Sie benachrichtigte die Rheinuferstaaten, daß sie vom 1ten April an zu Caub eine grössere Gebühr von den Berg- und Thalgütern erheben lassen werde, weil sie auf diese nach Annahme des ganzen definitiven Reglements (das aber noch nicht bestehet) Anspruch habe. Wie durch eine solche einseitige Vollziehungsmaasregel Handel und Schiffahrt auf dem Rhein befördert werden sollen, wird wohl stets unbegreiflich bleiben. *)

## §. 76.

Um den von Baiern vorgetragenen Einwürfen zu begegnen und zugleich die von Hessen gestellten Vorfragen zu beantworten, legte der königl. niederländische Bevollmächtigte

---

*) So lange nicht die Central-Commission mit allgemeiner Uebereinstimmung aller Uferstaaten die partielle Gebührenerhebung aufhebt, kann auch Nassau nicht berechtiget seyn, höhere Zölle für sich und andere Staaten, ja für Letztere sogar gegen ihren Willen zu erheben.

der Central-Commission den niederländischen Beschluß vom 1ten März 1827. nebst den darauf Bezug habenden provisorischen Reglements vor. Er sprach zugleich von weiteren noch zu erwartenden Concessionen, obwohl Preußen früher schon einigemal erklärt hatte, daß man keine Begünstigungen, sondern die Erfüllung vertragsmäßiger Rechte anspreche.

Da hierauf der königl. baierische Bevollmächtigte die unwiderlegbare Behauptung aussprach, daß nach solchen Vollziehungs-Maßregeln, mit Ausnahme der Oeffnung einer unthunlichen Straße, die alten Uebel fortbestehen werden, so entspannen sich zwischen ihm und dem niederländischen Commissär nähere Diskussionen, durch welche das Ungerechte der niederländischen Sache nur immer noch stärker beleuchtet wurde. Insbesondere zeigte der Erstere, daß die Umschläge in den Niederlanden für die Rheinschiffahrt weit kostspieliger, als die Mainzer und Cöllner sind, und daher kein freier Weg nach der See vorhanden sey. So lange keine Freihäfen in den Niederlanden existiren, werde man also den niederländischen Landes-Abgaben sowohl, als den schweren Rechnungen der niederländischen Spediteurs unterworfen bleiben. Zwei aus der Gegenwart geschöpften Beispiele, mit welchen der baierische Bevollmächtigte seine Behauptungen belegte, mögen die bisher von unsern Lesern schon geschöpfte Ueberzeugung noch mehr bestätigen.

### Note über 870 Malter Gerste von Mainz nach den Niederlanden.

| | |
|---|---|
| Mainzer Umschlag und Spesen . . . . | 87 fl. |
| Fracht nach Kölln . . . . . | 261 fl. |
| Köllnische Spesen . . . . . | 96 fl. |
| Assekuranz . . . . . | 7 fl. |
| Fracht nach Holland . . . . . | 558 fl. |
| Unkosten in Holland . . . . . | 408 fl. |

Note über 620 Malter Gerste.

| | |
|---|---|
| Spesen zu Mainz . . . . . | 62 fl. |
| Fracht nach Kölln . . . . . | 186 fl. |
| Spesen in Kölln . . . . . | 70 fl. |
| Fracht nach Holland . . . . . | 414 fl. |
| Spesen in Holland . . . . . | 296 fl. |

§. 77.

Wir können nicht bergen, daß wenn man den Plan ausführen wollte, auf einem in Hinsicht der Handelsschiffahrt geregelten Strome nach und nach einen verworrenen Zustand herbeizuführen, man nicht methodischer als jezt bei der Rheinschiffahrt zu Werk gehen könnte.

Auf dem untersten Theile des niederländischen Rheines, der sogenannten Territorial-See, gelten die niederländischen Gesetze nebst dem See-Tarife nach Willkühr der niederländischen Regierung.

Auf dem obern Theile des niederländischen Rheines, Leck genannt, bestehen die conventionellen Octroi-Bestimmungen von 1804, in so weit sie die niederländische Regierung, ohne Rücksicht auf die Wiener Akte, annehmen wollte und ihrem Zwecke angemessen glaubte.

Der conventionelle Rhein wird regiert nach der Convention von 1804, der Wiener Akte von 1815, den Verfügungen der ehemaligen Rheinschiffahrts-Direktion, in so weit sie die Gewohnheit aufrecht erhalten hat, den Anordnungen des vormaligen General-Commissärs Grafen von Solms-Laubach, den Verfügungen, Erläuterungen und Belehrungen der jezigen Rheinschiffahrts-Verwaltung, in so ferne keine Beschwerden gegen dieselbe entstehen, so wie den generellen

und speziellen Entscheidungen der Rheinschiffahrts-Central-Commission und dem Status quo, besonders wie ihn der niederländische Bevollmächtigte nach seinem jedesmaligen Interesse anruft. Da dieses bunte Gemisch von Gesetzen und Gewohnheiten ganz verschiedene Grundlagen hat, indem der ältere Staatsvertrag zum Theil auf Zwang und Monopolien, der jüngere aber auf volle Freiheit berechnet ist, so möchte das auf dem conventionellen Rheine geltende Corpus juris nautici bald eben so schwer zu studiren seyn, wie das Corpus juris romani.

Für den französischen Rhein von Straßburg bis an die Schweizer Grenze bestehet provisorisch ein ganz nach den Absichten der Wiener Rheinschiffahrts-Commission in 62 Artikeln verfaßtes, zwischen den badischen und französischen Commissären, nach vierjährigen Verhandlungen, zu Mainz im Jahre 1820 projectirtes, aber nur von Frankreich genehmigtes Reglement *). Die Convention von 1804 ist, mit Ausscheidung alles dasjenigen, was auf Zwang und Monopolien berechnet ist, dessen Grundlage, jedoch mit Einstreuung aller Verfügungen der Wiener Akte und der hiernach erfolgten Entscheidungen der Central-Commission. Zur Zeit findet also einzig nur auf dieser Rheinstrecke die volle Rheinschiffahrtsfreiheit statt, nach allen Verfügungen der Wiener Akte, unter Beibehaltung dessen, was die Convention von 1804 Gutes und Nützliches enthält. Beamte und Schiffer kennen genau ihre Rechte und Pflichten, daher nirgendwo Willkühr eintreten kann.

Auf dem obersten badischen Rhein-Antheile von Kehl bis an die Schweizer Grenze gelten zwar jezt auch alle Haupt-Grundsätze des französischen Reglements, allein die

*) Die Central-Commission hat gegen dasselbe, als es Baden freiwillig vorlegte, Nichts zu erinnern gewußt, und auch der holländische Bevollmächtigte nicht die Sache, sondern nur das Recht der Zollerhebung zu bestreiten versucht.

Schiffahrts-Ordnung im Detail ist noch zur Zeit nicht vollständig. Am 10. April (1827) hat indessen das großherzogl. bad. Finanzministerium eine Verordnung über die Erhebung der Rheinschiffahrtsgebühren in Altbreisach erlassen, welche mit dem ehemaligen Vertragsprojekte (§. 52) genau übereinstimmt. Man vergleiche die Artikel 2 — 14 der ersteren mit den Art. 31. 32. 34. 39. 40. 44 — 46. 41. 42. 54 — 58 incl. des lezteren. Ein Beweiß, daß das großherzogliche Finanzministerium überall nur die Sache berücksichtiget.

§. 78.

In ziemlich ähnlicher Art ist das Abgaben-System auf den verschiedenen Rheintheilen eben so verschiedener Art. — Auf dem niederländischen Rheine, Territorial-Meer genannt, findet man einen See-Tarif nach Willkühr — auf dem Rhein-Leck ein aproximativ berechnetes Oktroi, auf dem conventionellen Rheine das Octroi von 1804, mit Ausnahme einer zum Theil doppelten Erhebung desselben von Seite der herzoglich nassauischen Regierung — einen geringeren Tarif aber, als ihn die Wiener Akte gestattet, auf dem französisch-badischen Rheingebiete.

Dem königl. französischen Rheinschiffahrts-Commissair zu Mainz scheint indessen die bereits vorhandene Verwirrung im Rheinschiffahrtswesen zu Erreichung des besondern Schiffahrts- und Handelsinteresse seiner Regierung noch nicht groß genug zu seyn. Er hat daher, als zeitlicher Präsident in der Sitzung der Central-Commission vom 31. März d. J. den Beschluß vorgeschlagen, daß der Oktroitarif nach dem Metermaas der Uferlängen vertheilt, also auf den preussischen Bureaus vermindert, dagegen aber auf den Uebrigen erhöhet werde.

Dem definitiven Reglement ist nach der Wiener Rheinschiffahrts-Akte die gänzliche Umlegung des neuen Tarifes vorbehalten. Sie mußte bis dahin vorbehalten bleiben, weil dieser Gegenstand mit so vielen andern, die zuerst im definitiven Reglement geordnet werden können, in

der engsten Verbindung steht. Der Art. 27 der Wiener Akte gibt hierüber unzweifelhafte Bestimmungen, besonders wenn man noch die Artikel 5 und 6 derselben dabei in Erwägung zieht. *) — Bis jezt ist noch kein definitives Reglement zu Stande gebracht, und, nach Vorschrift der Wiener Akte (Art. 32) von allen Rheinuferstaaten genehmiget. Wenn also wirklich die Central-Commission, es sey mit Stimmenmajorität, oder einzig auch nur mit Ausschluß Preussens, diesen vorgeschlagenen Beschluß annehmen wollte, so würde sie eine widerrechtliche, und daher eben so nichtige, als unausführbare Handlung unternehmen.

Die natürliche rechtliche Folge dürfte keine andere seyn, als eine doppelte Erhebung eines großen Theils der Rheinschiffahrts-Gebühren; denn Preußen kann und wird sich vor der Sanktion des definitiven Reglements aus seinem rechtlichen Besitze nicht hinaus votiren lassen. Nothwendig müßte dadurch der Handel auf dem mittleren und unteren Theile des konventionellen Rheins den übermäßigen Abgaben unterliegen. Holland würde dabei am meisten verlieren, Frankreich aber am meisten gewinnen. Es kann nicht fehlen, daß dieses den vielen Erleichterungen, die es ohnehin beabsichtigt, auch einen möglichst geringen Zoll beifügen und dadurch den holländischen Rheinhandel nach und nach vernichten würde.

*) Königlich preußischer Seits ist in einer im Anfang des Jahres 1826 den deutschen Bundestagsgesandten zugestellten Denkschrift sehr gründlich und vollständig entwickelt worden, daß bis zur Sanktion des definitiven Reglements die preußischen Bureaus, gemäß der Wiener Akte zu fernerer Erhebung des conventionsmäßigen Tarifes berechtiget sind, die partielle Erhebung, so wie sie für das Interimistikum bestehen soll, bereits ganz eingetreten und keine entgegengesetzte Uebereinkunft mit den übrigen Rheinuferstaaten abgeschlossen ist, auch eben so wenig andere gültige Versprechungen gemacht worden sind.

Der ganze Vorschlag des königl. französischen Bevollmächtigten möchte daher wohl nur als eine diplomatische Rakete anzusehen seyn. Außer dem herzoglich nassauischen Commissair *) und dem Proponenten selbst, ist er auch zur Zeit noch von keiner Seite angenommen worden. Selbst der niederländische Commissair scheint dießmal der oberrheinischen Syrenenstimme nicht ganz getraut zu haben.

Wenn übrigens Nassau in der zur Zeit noch unrechtmäßigen Erhebung eines höheren Tarifes fortfahren sollte, so würden die Antheile, welche Preußen und Hessen davon zu beziehen haben, vielleicht nicht besser, als zu einer Prämie für diejenigen deutschen Schiffer verwendet werden können, welche nach Eröffnung einer brauchbaren Wasserstraße in den Niederlanden, die directe Fahrt in die See unternehmen.

§. 79.

Unter solchen Verhältnissen kann es nicht auffallen, daß kürzlich in öffentlichen Blättern einer drohenden preußischen Note gegen die Niederlande gedacht wurde. Uns ist nicht vergönnt, hinter die diplomatische Coulissen zu blicken. Wir wissen also auch nicht, was an dieser Sage Wahres ist. So viel geht inzwischen aus der Natur der bisherigen Verhandlungen hervor, daß der vermittlenden Sprache der hohen Garants des Pariser Friedens und der Wiener Akte eine ernstere folgen müsse, wenn diese fruchtlos verhallt. Eine gänz-

*) Nassau hat diesen Beschlußentwurf acceptirt, nachdem es ihn eigenmächtig ohne vorherige Bekanntmachung ausgeführt hatte. Merkwürdig bleibt, daß es aus dem Grunde, weil es den preußischen definitiven Reglements-Entwurf schon im Jahr 1822 ganz angenommen hat, den dort nur vorgeschlagenen Tarif jetzt erhebt, dagegen seine Stimme zur Verwerfung des ersten Artikels des nämlichen ganz angenommenen Entwurfes zu Gunsten der Niederlande im Jahre 1828 zählen ließ. (§. 44.)

liche Entzweiung mit allen ihren Folgen besorgen wir aber keineswegs, weil die königlich niederländische Regierung viel zu klug ist, um das Aeußerste zu wagen. *)

So wie die Rheinschiffahrts-Verhältnisse gegenwärtig bestehen, können sie auf keinen Fall in der Zukunft fortdauern. Diesen Vordersatz erkennen wohl alle Parteien als richtig an. Entweder muß daher der Zustand wieder eintreten, der vor der Wiener Akte statt hatte, und diese aus der Reihe der Staatenverträge gestrichen, oder sie muß, wenn auch noch Opfer deutscher Seits gebracht werden wollten, wenigstens in allen Hauptpunkten nach den Erklärungen der hohen Stifter des Pariser Friedens, zur vollen Anwendung gelangen. Daß der erstere Fall eintreten werde, ist nicht die mindeste Wahrscheinlichkeit vorhanden; denn die hohen Garants können nie zugehen, daß ihre zum europäischen Staatenwohl getroffenen Anordnungen von einem einzelnen Staate verlezt, die unter ihrer Mitwirkung geschlos-

*) Wie werden die niederländischen Zeitungsschreiber, welche, wie ihre meisten Kollegen vom Kriege leben, auf die Regierung mit ihren unbesonnenen Rathschlägen einen Einfluß gewinnen. So schrieb z. B. kürzlich ein niederländisches Blatt: „Es ist nicht wahrscheinlich, daß unsere Regierung „in der Rheinstreitsache nachgeben werde, indem diese Nachgiebigkeit dem „Wohlstande unserer nördlichen Provinzen sehr nachtheilig werden müßte. „Es geschehe was da wolle; eine Regierung darf ihre Unterthanen nicht „ruiniren, um fremde Nationen zu begünstigen." — So viele Worte, so viele Albernheiten! Die Deutschen verlangen keine Nachgiebigkeiten, sondern Erfüllung der rechtlichen Verbindlichkeiten. Ehe sie die niederländische Regierung übernahm, hat sie wohl berechnet, ob sie mehr bei einer zwecklosen Rheinsperre gewinnt oder verliert. Nur ein solcher Bann kann aufrecht erhalten werden, dem die Gebannten nicht ausweichen können. Freie Industrie und freier Handel haben noch nie Unterthanen ruinirt, wenn Gleichheit der Begünstigungen gleichen freien Spielraum öffnet.

seinen Staatenverträge wie Spielbällen behandelt, und ihre ernsten Ermahnungen, Recht und Billigkeit walten zu lassen, nur mit Täuschungen erwiedert werden. Wohin würde auch ein solches böses Beispiel, besonders in einer bewegten Zeit führen, wo Schwächen der Regierungen von den Feinden der Ruhe und Ordnung mehr als jemals beobachtet werden. Es ist unmöglich, daß bei einer Duldung der niederländischen Opposition die heilige Allianz aufrecht erhalten werden könne; denn sie heißt die heilige, weil ihr oberster Grundsatz die Heiligkeit des Rechts ausspricht, und jede Willkühr einzelner Staaten mit vereinten Kräften verhindert werden soll. Dieß hat auch einer der größten Staatsmänner unserer Zeit, der kaiserlich österreichische Staatskanzler, Fürst von Metternich, in dessen diplomatischem Lorbeerkranze auch die Rheinschiffahrtssache ein unverwelkbares Blatt bildet, gleich anerkannt. Diesem hohen Vertreter der deutschen Sache vor dem kaiserlichen Throne sind daher die Deutschen zu desto größerem Danke verpflichtet, je mehr sich herausstellt, daß bei den bisherigen kraftvollen Schritten einzig nur die Gerechtigkeit der Sache in diplomatische Erwägung gezogen wurde. — Herr Op den Hooff selbst, *) so sehr er die Sache seiner Landsleute in Schutz nimmt, fühlt und äußert, daß die Wiener Akte, welche übrigens Holland mehr Vortheile gewährt, als es je gehabt hat, nicht unausgeführt bleiben könne.

## §. 80.

Mit höchster Wahrscheinlichkeit darf man also annehmen, daß sich bald der chaotische Zustand der Rheinschiffahrts-Verhältnisse zu allgemeiner Zufriedenheit ordnen, und die rheinische Handelsschiffahrt neu aufblühen werde. Wir halten dieses Ziel viel näher, als es denjenigen zu seyn scheint, welche dieser Streitsache nur eine periodische Aufmerksamkeit widmen.

*) S. seines Etwas ꝛc. S. 19.

Das Prinzip der Schiffahrtsfreiheit in die See ist bereits von der königl. niederländischen Regierung anerkannt. Damit ist einer der bisherigen vorzüglichsten Streitpunkte beseitiget. Die beigefügte Bedingniß: „ohne Last zu brechen" ändert an dem Grundsatze nichts, und wird wohl um so weniger fest gehalten werden, als sie ohnehin nur bis zu dem Zeitpunkte, wo angemessene Schiffe zur Fluß- und Seefahrt vorhanden sind, für die Niederlande einigen Werth haben könnte.

Von der Unhaltbarkeit der Eintheilung der niederländischen Rheinarme in eine Territorialsee und den Rhein ist, glauben wir, die königl. niederländische Regierung selbst überzeugt. Sie hätte mit einer solchen bisher unbekannten Unterscheidung der Rheinarme auf dem Wiener Congresse auftreten müssen, weil dadurch der Hauptgesichtspunkt des Vertrags geändert worden wäre. Selbst wenn die Schiffahrt, nach ihrer Erklärung, nur bis an das Meer frei seyn sollte hätte von ihr ausdrücklich darauf angetragen werden müssen, den beschränkenden Ausdruck: „Landmeer" oder „Landsee" beizufügen, weil man unter dem Meere überhaupt immer nur das Weltmeer verstehet, die Nordsee, nach dem positiven europäischen Völkerrechte, frei, auch in ganz Holland einzig die Zuydersee als Landsee anerkannt ist. *).

Die Oeffnung der Waal als Fortsetzung des Rheins, die auch schon früher niederländischer Seits angeboten wurde, scheint keinen weitern Schwierigkeiten unterworfen zu werden, da bereits der königl. niederländische Bevollmächtigte zu Mainz, in dem Protokoll vom 31. März d. J. deßfallsige Eröffnungen, welche nur noch die Beendigung mehrerer Vorarbeiten erheischen, zusicherte. Dadurch wird sich zugleich die Beschränkung der Rheinschiffer auf den einzigen, wegen den Untiefen gefährlichen, und daher von den meisten Schiffern gemiede-

*) v. Martens Einleitung in das positive europäische Völkerrecht. §. 36.

nen Weg über Brielle, so wie den einzigen, am wenigsten brauchbaren, Seehafen (Rotterdam) von selbst heben. Von preußischer oder vielmehr deutscher Seite würde dann vielleicht dem rechtlichen Anspruch auf den Gebrauch der Yssel nach conventionsmäßigen Einrichtungen entsagt werden, jedoch so, daß sie nie ganz für Rheinschiffe gesperrt werden darf, besonders wenn der Plan, einen großen Theil der Gewässer, welche dem Leck zuströmen, abzuleiten, einst zur Ausführung kommen sollte.

In Hinsicht einer neben dem Octroi von den Niederlanden zu beziehenden Transitabgabe halten wir irgend eine Nachgiebigkeit von deutscher Seite ganz unmöglich, da sie einen für alle Nationen erworbenen Grundsatz verletzen würde, über welchen den Rheinuferstaaten gar keine abändernde Verfügung zustehet. Dagegen könnte vielleicht, mit Einstimmung der Garants der Wiener Akte, dem rechtlichen Anspruche entsagt werden, daß der Rhein als Handelsstraße für alle Nationen offen seyn solle.

Die Verköstigung der Douanen nach einem angemessenen Regulativ und die Beschränkung ihrer Willkühr, werden zuletzt dem Abschlusse einer Uebereinkunft über die Hauptgrundlagen des definitiven Reglements nicht weiter im Wege stehen.

Eine befriedigende Entwicklung des merkwürdigsten der diplomatischen Prozesse neuerer Zeit kann also nicht sehr lange ausbleiben. Dafür bürgen die übereinstimmenden Ansichten der garantirenden, ihre Würde und ihren politischen Standpunkt würdigenden Mächte, die persönliche Gesinnungen und tiefe Einsichten Sr. Majestät des Königs der Niederlande, die Bestimmung eines sehr thätigen und ausgezeichneten niederländischen Geschäftsmannes zu Fortsetzung der Brüßler Unterhandlungen, da dessen praktisch geübtem Blick die rechtlich politischen Gesichtspunkte und das wahre Interesse der Niederlande gewiß nicht entgehen werden. Es ver-

bürgt dieß aber auch noch hauptsächlich und insbesondere die beharrliche Consequenz der königlich preußischen Regierung, welche dieser deutschen Sache bisher, wie einer eigenen, die höchste Fürsorge widmete und zuverläßig bis zu deren Beendigung widmen wird.

# Verzeichniß der Druckfehler.

S. 9. Z. 21. statt: Lobiz lies Lobith.
S. 10. Z. 3. statt: multipliciire — multiplicirte.
S. 10. Z. 21. statt: dessen — deren.
S. 10. Z. 23. u. 24. statt: seinem — ihrem.
S. 12. Z. 9. statt: wozu — wo zu.
S. 13. Z. 32. statt: handelte — sandte.
S. 16. Z. 21. statt: au dessus — ci-dessus.
S. 33. Z. 17. statt: Goere — Goeren.
S. 33. Z. 19. statt: den Dorikschen Killhinen — den dort'schen Killhinem.
S. 37. Z. 12. statt: Viernin'sche — Vianen'sche.
S. 37. Z. 14. statt: Weeseg — Weesep.
S. 37. Z. 21. statt: Zwate Waal — Zwarte Waal.
S. 38. Z. 2. statt: (Sure) — (Sure).
S. 38. Z. 23. statt: du Main — du Mein.
S. 38. Z. 26. statt: du Main — du Mein.
S. 39. Z. 1. statt: wie die auf — wie auf.
S. 40. Z. 23. statt: Quote das — Quote des.
S. 41. Z. 10. statt: keinem — keinen.
S. 42. Z. 29. statt: Verkündung an — Verkündung des an.
S. 54. Z. 5. statt: Bewenden habe — Bewenden gehabt habe.
S. 54. Z. 17. statt: gelegt ist — gelegt war.
S. 54. Z. 20. statt: betragen — betrugen.
S. 54. Z. 21. statt: unmöglich ist — unmöglich war.
S. 54. Z. 26. statt: gegangen ist — gegangen war.
S. 60. Z. 1. in der Note, statt: d'oppos r — d'apposer.
S. 69. Z. 4. der Anmerkung, statt: particulier — particulière.
S. 84. Z. 4. der Note, statt: Vottel — Vattel.
S. 87. Z. 11. statt: und sowohl — um sowohl.
S. 95. Z. 10. statt: annonces — annexes.
S. 95. Z. 4. der Note, statt: the Nederland — the Netherlands.
S. 96. Z. 7. statt: riveraires — riveraines.
S. 96. Z. 14. statt: ci-annexie — ci-annexée.
S. 99. Z. 5. statt: nicht Handelsvertrag — nicht ein Handelsvertrag.
S. 99. Z. 5. statt: sur le rapport — sous le rapport.
S. 102. Z. 12. statt: sollte da — sollten da.
S. 107. Z. 5. der Note, statt: richtiger — wichtiger.
S. 116. Z. 1. statt: würden — wurden.
S. 119. Z. 14. statt: Tarifgebühren — Tarif der Gebühren.
S. 133. Z. 4. statt: also — alle.
S. 133. Z. 22. statt: auf — aus.
S. 135. Z. 1. statt: de nomination — denomination.
S. 135. Z. 13. statt: vorschützen — vorschützend.
S. 135. Z. 17. statt: Rhein-Ratifikationen — Rhein-Rectifikationen.
S. 146. Z. 1. statt: dauerte — dauert.
S. 150. letzte Z. statt: den — dem
S. 160. Z. 29. statt: der Doube über Basançon — der Doubs über Besançon.
S. 168. Z. 4. statt: die — für.
S. 172. Z. 7. statt: denselben — demselben.
S. 179. Z. 6. statt: zugefügt — zufügt.